Kawasaki

# KLE500

## Motocicleta

# MANUAL DEL PROPIETARIO

ESPAÑOL

# Motocicleta
# Manual del propietario

Siempre que vea los símbolos que se muestran a continuación, preste atención a las instrucciones. Siga siempre prácticas seguras de funcionamiento y mantenimiento.

**⚠ ADVERTENCIA**

**Este símbolo de advertencia identifica las instrucciones o procedimientos especiales cuyo incumplimiento podría causar heridas graves o la pérdida de la vida.**

**PRECAUCIÓN**

**Este símbolo de advertencia identifica las instrucciones o procedimientos especiales cuyo incumplimiento podría dañar o destruir el equipo.**

**NOTA**

○ *Este símbolo de nota identifica puntos de interés determinados para un funcionamiento más eficaz y práctico.*

**AVISO**

**ESTE PRODUCTO HA SIDO FABRICADO PARA UN USO RAZONABLE Y PRUDENTE POR UN CONDUCTOR CUALIFICADO Y SÓLO COMO VEHÍCULO.**

# PREFACIO

Enhorabuena por la adquisición de una nueva motocicleta Kawasaki. Su nueva motocicleta es el producto de la avanzada ingeniería de Kawasaki, de una serie de pruebas exhaustivas y del esfuerzo continuo por alcanzar una fiabilidad, seguridad y rendimiento superiores.

**Antes de conducirla, lea detenidamente este manual del propietario** para familiarizarse totalmente con el funcionamiento adecuado de los controles de la motocicleta, sus características, capacidades y limitaciones. Este manual ofrece muchas sugerencias para una conducción segura, pero su fin no es proporcionar todas las técnicas y conocimientos necesarios para conducir la motocicleta de forma segura. Kawasaki recomienda encarecidamente que todos los conductores de este vehículo se inscriban en un programa de formación de conductores de motocicleta para adquirir conciencia sobre los requisitos tanto físicos como psíquicos necesarios para conducir la motocicleta de forma segura.

Para garantizar una larga vida a su motocicleta sin problemas, dedíquele los cuidados y mantenimiento adecuados que se describen en este manual. Aquellos que deseen obtener información más detallada sobre su motocicleta Kawasaki, pueden adquirir un manual de servicio de cualquier distribuidor autorizado de motocicletas Kawasaki. El manual de servicio contiene información detallada sobre desmontaje y mantenimiento. Aquellos que piensen hacer su propio trabajo

deben, como es obvio, ser mecánicos competentes y contar con las herramientas especiales que se describen en el manual de servicio.

Guarde este manual del propietario en su motocicleta en todo momento para poder consultarlo cuando necesite información.

Este manual debe considerarse como un componente permanente de la motocicleta y debe entregarse con la motocicleta en su venta.



Esta publicación incluye la información más reciente disponible en el momento de su impresión. No obstante, puede que existan diferencias menores entre el producto real y las ilustraciones, y el texto de este manual.

Todos los productos están sujetos a cambio sin notificación previa u obligación.

**KAWASAKI HEAVY INDUSTRIES, LTD.**
**Consumer Products & Machinery Company**



Junio de 2005. (1). (D)

# ÍNDICE

# ESPECIFICACIONES

## RENDIMIENTO

| | |
|---|---|
| Potencia máxima | 33 kW (45 PS) a 8.300 r/min (rpm) |
| Par motor máximo | 41 N·m (4,2 kgf·m, 30,2 pies·lb) a 7.500 r/min (rpm) |
| Radio de giro máximo | 2,4 m (94,5 pulg.) |

## DIMENSIONES

| | |
|---|---|
| Longitud total | 2.215 mm (87,20 pulg.) |
| Anchura total | 880 mm (34,65 pulg.) |
| Altura total | 1.270 mm (50 pulg.) |
| Distancia entre ejes | 1.500 mm (59,06 pulg.) |
| Altura libre al suelo | 180 mm (7,09 pulg.) |
| Peso en seco | 181 kg |

## MOTOR

| | |
|---|---|
| Tipo | DOHC, 2 cilindros, 4 tiempos, con refrigeración líquida |

| | |
|---|---|
| Cilindrada | 498 $cm^3$ (30,4 pulg. cúbicas) |
| Diámetro x carrera | 74 x 58 mm (2,91 x 2,28 pulg.) |
| Índice de compresión | 9,8 : 1 |
| Sistema de arranque | Motor de arranque eléctrico |
| Método de numeración de cilindros | De izquierda a derecha, 1-2 |
| Orden de combustión | 1-2 |
| Carburadores | KEIHIN CVK34 × 2 |
| Sistema de encendido | Batería y bobina (encendido transistorizado) |
| Reglaje del encendido | 10° BTDC a 1.300 r/min (rpm) ~ |
| (Electrónicamente avanzado) | 35° BTDC a 5.000 r/min (rpm) |
| Bujías de encendido | NGK DR9EA o ND X27ESR-U |
| Sistema de lubricación | Lubricación forzada (colector de lubricante en cárter) |

| | |
|---|---|
| Aceite del motor | |
| Tipo: | API SE, SF o SG |
| | API SH o SJ con JASO MA |
| | SAE 10W-40 |
| Capacidad: | 3,4 L (3,6 cuartos de galón americano) |
| Capacidad de refrigerante | 1,7 l (1,8 cuartos de galón americano) |

## TRANSMISIÓN

| | |
|---|---|
| Tipo de transmisión | 6 velocidades, engranaje constante, cambio de velocidades con retorno |
| Tipo de embrague | Embrague multidisco húmedo |
| Sistema de transmisión | Cadena de transmisión |
| Desmultiplicación primaria | 2,652 (61/23) |
| Desmultiplicación final | 2,588 (44/17) |
| Desmultiplicación total | 5,847 (velocidad máxima) |

Relación de transmisión

| | | |
|---|---|---|
| | 1ª | 2,571 (36/14) |
| | 2ª | 1,722 (31/18) |
| | 3ª | 1,333 (28/21) |
| | 4ª | 1,125 (27/24) |
| | 5ª | 0,961 (25/26) |
| | 6ª | 0,851 (23/27) |

## CHASIS

| | | |
|---|---|---|
| Ángulo de inclinación | | 27° |
| Ancho de vía | | 105 mm (4,13 pulg.) |
| Tamaño de neumático: | | |
| | Del. | 90/90-21 M/C 54S |
| | Tras. | 130/80-17 M/C 65S |

## ESPECIFICACIONES

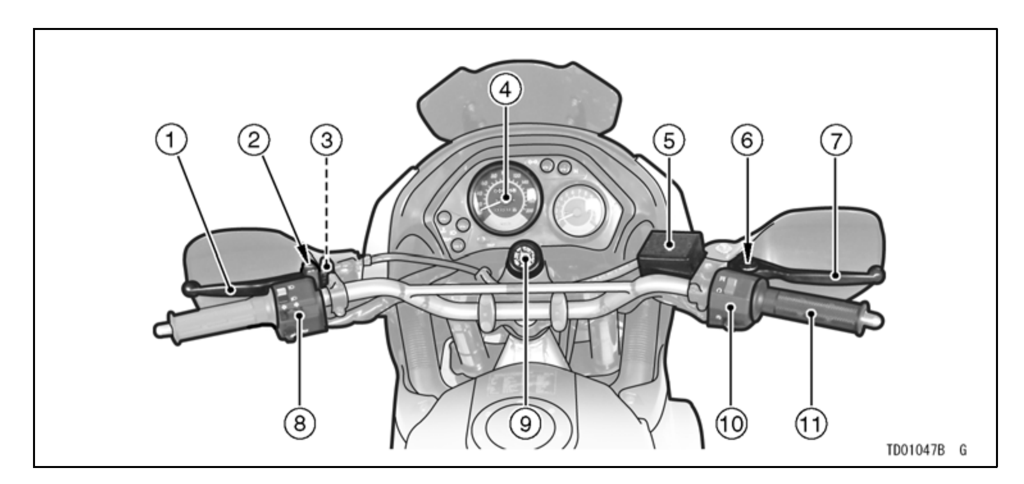
| | | |
|---|---|---|
| Tamaño de llanta: | | |
| | Del. | 21 × 1,85 |
| | Tras. | 17 × 2,50 |
| Capacidad del depósito de combustible | | 15 l (4 galones americanos) |

### EQUIPO ELÉCTRICO

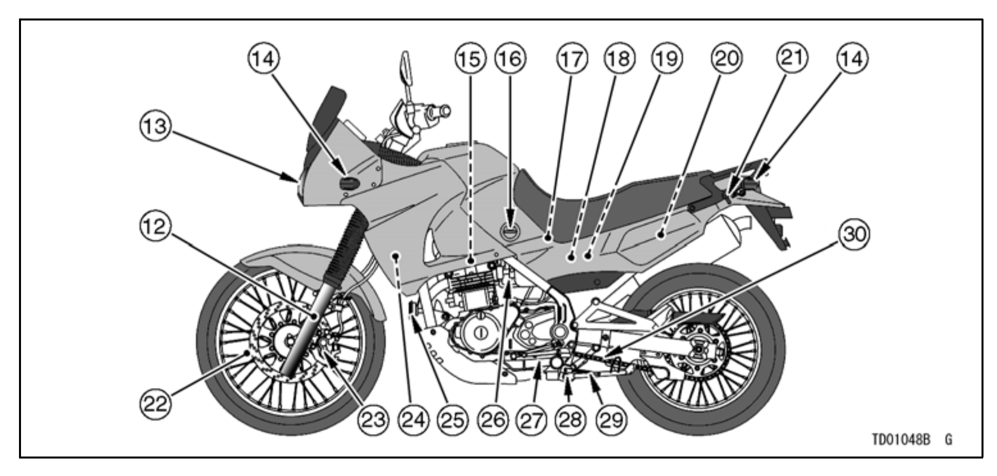
| | |
|---|---|
| Batería | 12 V 10 Ah |
| Faro delantero | 12 V 55 W/55 W (larga/corta) |
| Luces trasera y de frenos | 12 V 5/21 W |

Las especificaciones están sujetas a cambios sin previo aviso y pueden no aplicarse a todos los países.

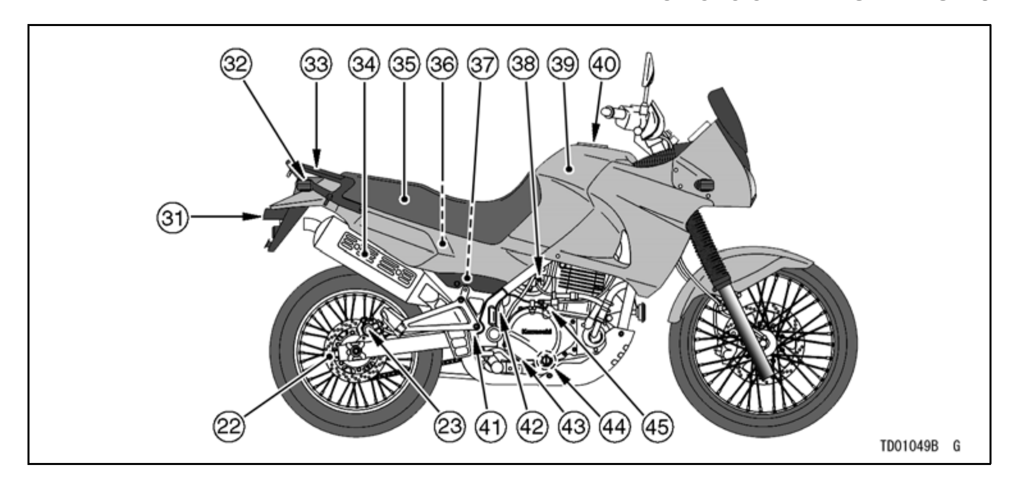
# UBICACIÓN DE LAS PIEZAS




1. Maneta del embrague
2. Regulador de la maneta del embrague
3. Conmutador de bloqueo del motor de arranque
4. Instrumentos de medición
5. Depósito del líquido de frenos (delantero)
6. Regulador de la maneta del freno
7. Maneta del freno delantero
8. Conmutadores del manillar izquierdo
9. Conmutador de encendido/bloqueo de la dirección
10. Conmutadores del manillar derecho
11. Puño del acelerador




12. Horquilla delantera
13. Faro delantero
14. Intermitente
15. Bujías de encendido
16. Llave de paso del combustible
17. Filtro de aire
18. Caja de conexiones (fusibles)
19. Batería
20. Depósito de reserva del refrigerante
21. Gancho para casco
22. Disco de freno
23. Pinza del freno
24. Radiador
25. Claxon
26. Tornillo de ajuste de ralentí
27. Pedal de cambio
28. Conmutador para soporte lateral
29. Soporte lateral
30. Cadena de transmisión

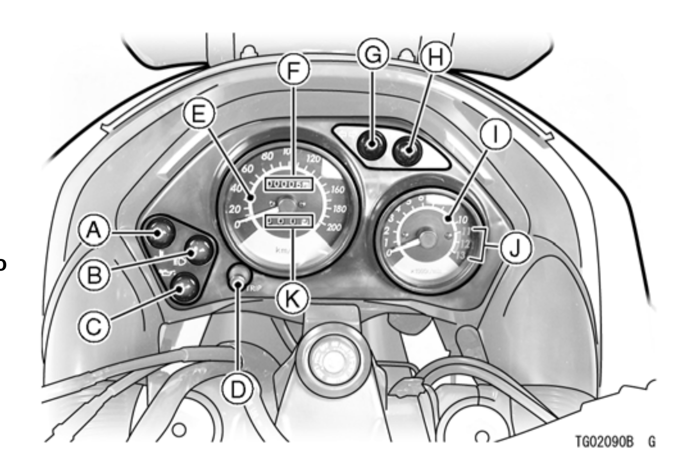



31. Luz de matrícula
32. Luces trasera y de frenos
33. Portaequipajes trasero
34. Silenciador de escape
35. Asiento
36. Kit de herramientas
37. Depósito del líquido de frenos (trasero)
38. Carburadores
39. Depósito de combustible
40. Tapón del depósito de combustible
41. Amortiguador trasero
42. Conmutador de la luz del freno trasero
43. Pedal del freno trasero
44. Indicador del nivel de aceite
45. Tapón de llenado de aceite

# INFORMACIÓN GENERAL

## Instrumentos de medición

A. Luz de advertencia de temperatura del refrigerante
B. Indicador de luz larga
C. Luz de advertencia de presión de aceite
D. Botón RESET (Reinicio)
E. Velocímetro
F. Odómetro
G. Indicador del intermitente
H. Indicador de punto muerto
I. Tacómetro
J. Zona roja
K. Medidor de distancia



**Velocímetro y tacómetro**

El velocímetro muestra la velocidad del vehículo. En el velocímetro se encuentran el odómetro y el medidor de distancia. El odómetro muestra la distancia total que ha recorrido el vehículo. El medidor de distancia muestra la distancia recorrida desde la última vez que se puso a cero. El medidor de distancia puede ponerse a cero pulsando el botón Reset.

El tacómetro muestra la velocidad del motor en revoluciones por minuto (r/min, rpm). En la parte derecha del tacómetro se encuentra un área denominada zona roja.Si las r/min (rpm) del motor alcanzan dicha zona roja, la velocidad del motor se encontrará por encima de la máxima recomendada, así como del intervalo adecuado para un rendimiento óptimo.

**PRECAUCIÓN**

**Las r/min (rpm) del motor no deben alcanzar la zona roja; el funcionamiento en la zona roja sobrecargará el motor y puede originar graves daños en el mismo.**

**Luces de advertencia / indicadores**

: La luz de advertencia de presión del aceite se enciende cuando la presión del aceite es demasiado baja o la llave de contacto se encuentra en la posición ON con el motor apagado y se apaga cuando la presión del aceite del motor es lo suficientemente alta. Consulte el capítulo Mantenimiento y reglaje para obtener información detallada sobre el aceite del motor.

≣D : Cuando el faro delantero está en la posición de luz larga, se enciende el indicador de luz larga.

⇦⇨ : Cuando el conmutador del intermitente está accionado hacia la izquierda o la derecha, el indicador del intermitente correspondiente parpadea.

**N** : Cuando la transmisión se encuentra en punto muerto, se enciende el indicador de punto muerto.

El indicador de advertencia de temperatura del refrigerante se enciende cuando el conmutador de encendido se enciende y se apaga tan pronto como se arranca el motor, de forma que garantiza que el circuito funciona correctamente. La luz de advertencia también se enciende cuando la temperatura del refrigerante alcanza los 120°C o los supera cuando la motocicleta está en funcionamiento. Si permanece encendida, pare el motor y compruebe el nivel de refrigerante en el depósito de reserva una vez que se haya enfriado el motor.

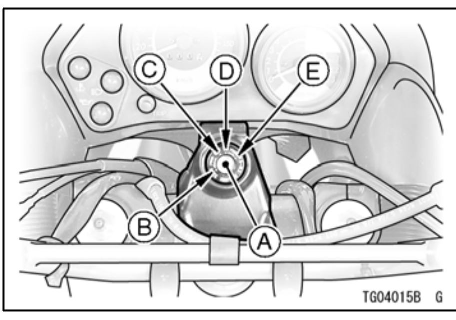
## Llave

Esta motocicleta dispone de una llave combinada que se utiliza para el conmutador de encendido y bloqueo de dirección, gancho del casco, la cubierta lateral derecha y la tapa del depósito de combustible.

Su distribuidor de Kawasaki puede facilitarle llaves sin codificar. Solicite al distribuidor las llaves adicionales que necesite. Deberá facilitarle la llave original para que puedan crear las copias.

## Conmutador de encendido/bloqueo de la dirección

Se trata de un conmutador de cuatro posiciones accionado por una llave. La llave puede extraerse de la cerradura cuando se encuentra en las posiciones OFF, LOCK o P (estacionada).




**A. Conmutador de encendido/bloqueo de la dirección**
**B. Posición LOCK**
**C. Posición OFF**
**D. Posición ON**
**E. Posición P (estacionada)**

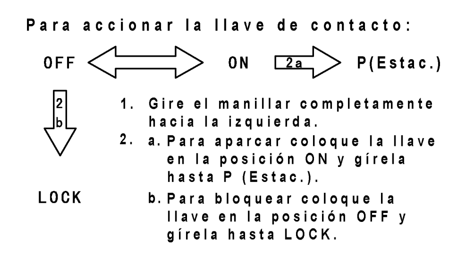
| | |
|---|---|
| **OFF** | Motor apagado. Todos los circuitos eléctricos apagados. |
| **ON** | Motor encendido. Puede utilizarse todo el equipo eléctrico. |
| **LOCK** | Dirección bloqueada. Motor apagado. Todos los circuitos eléctricos apagados. |
| **P (estac.)** | Dirección bloqueada. Motor apagado. Luces trasera y de ciudad (excepto en el modelo para Australia) encendidas. Todos los demás circuitos eléctricos apagados. |

## NOTA

○ *Las luces trasera y de ciudad se encienden siempre que la llave se encuentra en la posición ON. El faro delantero se enciende cuando se libera el botón del motor de arranque tras arrancar el motor. Para evitar que la batería se descargue, arranque siempre el motor tras colocar la llave de contacto en la posición ON.*

○ *Si la deja en la posición P (estacionada) durante un período de tiempo prolongado (una hora), la batería puede descargarse totalmente.*

**Para accionar el conmutador de encendido:**




## Conmutadores del manillar derecho

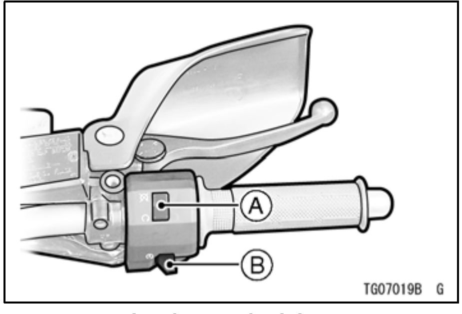
### Conmutador de parada del motor

Además del conmutador de encendido, el conmutador de parada del motor debe estar en la posición ⟳ para que la motocicleta se ponga en funcionamiento.

El conmutador de parada del motor es para uso de emergencia. Si es necesario detener el motor en caso de emergencia, gire el conmutador de parada del motor a la posición ⊗.

**NOTA**

○ *Aunque el conmutador de parada del motor detiene el motor, no desactiva todos los circuitos eléctricos. Normalmente, debe utilizarse el conmutador de encendido para detener el motor.*




**A. Conmutador de parada del motor**
**B. Botón del motor de arranque**

**Botón del motor de arranque**

El botón del motor de arranque pone en funcionamiento el motor de arranque eléctrico con la maneta del embrague apretada o la transmisión en punto muerto.

Consulte la sección Arranque del motor en el capítulo "Conducción de la motocicleta" para obtener instrucciones generales.

## Conmutadores del manillar izquierdo

### Conmutador de cambio de luces

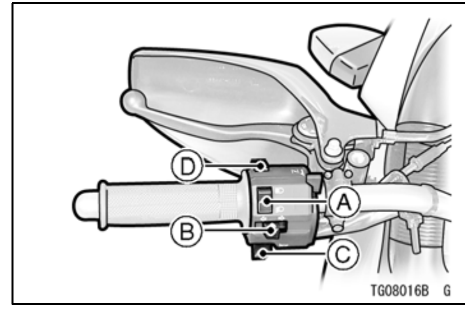
Las luces largas o cortas pueden seleccionarse con el conmutador de cambio de luces. Cuando el faro delantero está en luz de carretera o largas ( ≣D ), el indicador de largas se enciende.

Luz de carretera.......( ≣D ))

Luz de cruce.......( ⫻D ))

**NOTA**

○ *Las luces largas o cortas no se encienden a la vez. Una se apaga cuando la otra está encendida.*




**A. Conmutador de cambio de luces**
**B. Conmutador de los intermitentes**
**C. Botón de claxon**
**D. Botón de ráfaga o luz de paso**

### Conmutador de los intermitentes

Cuando el conmutador de los intermitentes se encuentra a la izquierda ( ⇦ ) o a la derecha ( ⇨ ), los intermitentes correspondientes parpadean.

Para detener la intermitencia, pulse el conmutador.

**Botón de claxon**

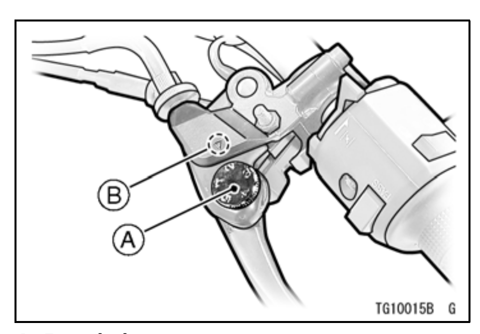
Cuando se pulsa este botón, suena el claxon.

**Botón de ráfaga o luz de paso**

Cuando se pulsa este botón, las luces largas del faro delantero se encienden para indicar al conductor del vehículo que se encuentre delante que va a adelantarlo. La luz de paso se apaga tan pronto como se deja de pulsar el botón.

**Reguladores de las manetas del freno/embrague**

Las manetas del freno y del embrague tienen un regulador. La palanca del freno tiene 4 posiciones y el regulador de la palanca de embrague tiene 5 posiciones de forma que la posición de la palanca liberada se puede ajustar para adaptarla a las manos del conductor. Pulse la palanca hacia adelante y gire el regulador para hacer coincidir el número con la marca triangular del soporte de la palanca. La distancia entre el puño y la palanca liberada es mínima en el Número 4 para la palanca del freno y en el Número 5 para la del embrague, y es máxima en el Número 1 para ambas.




**A. Regulador**
**B. Marca**

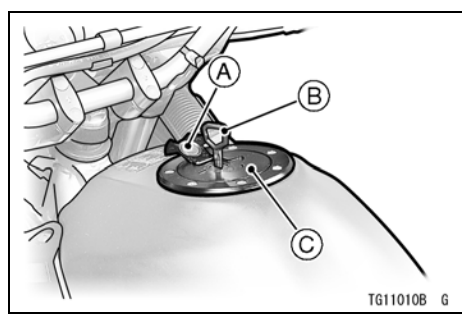
## Tapón del depósito de combustible

Para abrir el tapón del depósito de combustible, levante primero la tapa del orificio para la llave. Inserte la llave de contacto en el cierre y gírela hacia la derecha.

Para cerrar el tapón, empújelo con la llave introducida. La llave puede extraerse girándola hacia la izquierda hasta la posición original.

### NOTA

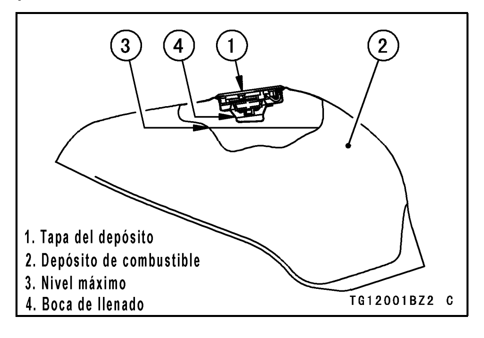
- *La tapa del depósito de combustible no puede cerrarse sin insertar la llave; del mismo modo, la llave no puede extraerse a no ser que la tapa se haya cerrado correctamente.*
- *No haga presión en la llave para cerrar el tapón; si lo hace, no podrá ajustar el tapón correctamente.*




A. Tapa del orificio para la llave
B. Llave de contacto
C. Tapón del depósito de combustible

## Depósito de combustible

Evite llenar el depósito bajo la lluvia o cuando se corre el riesgo de que el combustible quede contaminado de polvo debido al viento.



**⚠ ADVERTENCIA**

**La gasolina es extremadamente inflamable y puede ocasionar explosiones en determinadas condiciones. Coloque la llave de contacto en la posición OFF. No fume. Asegúrese de que el área esté bien ventilada y de que no existe riesgo alguno de que se produzcan llamas o chispas; esto incluye cualquier dispositivo con piloto de encendido.**
**Evite que el nivel de combustible del depósito quede por encima de la boca de llenado. Si el depósito se llenara demasiado, el calor podría hacer que el combustible se expandiera y saliera por los orificios del tapón del depósito.**

**⚠ ADVERTENCIA**

**Una vez que haya repostado, asegúrese de que la tapa del depósito de combustible queda bien cerrada.**
**Si se derrama gasolina encima del depósito de combustible, límpiela inmediatamente.**

**Requisitos del combustible:**

El motor Kawasaki se ha diseñado para utilizar únicamente gasolina sin plomo.

**PRECAUCIÓN**

**No utilice gasolina con plomo, ya que destruirá el catalizador. (Consulte la sección sobre el “catalizador” en el capítulo “Conducción de la motocicleta”, para obtener más información).**

*Octanaje*

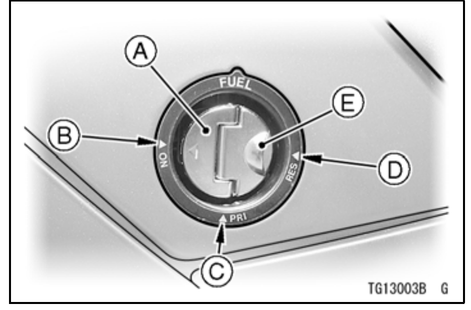
El octanaje de la gasolina es una medida de su resistencia a la detonación o explosión. El método utilizado normalmente para describir el octanaje de la gasolina es el número RON (Research Octane Number). Utilice siempre gasolina con un octanaje igual o mayor que RON 91.

**NOTA**

○ *Si el motor emite ruidos anormales (“sonidos metálicos”, “golpes”) utilice otra marca de gasolina o un octanaje superior.*

## Llave de paso del combustible

La tapa del combustible interrumpe automáticamente el suministro de combustible cuando se detiene el motor en la posición ON o RES.




**A. Llave de paso del combustible**
**B. Posición ON**
**C. Posición PRI**
**D. Posición RES**
**E. Palanca de la tapa**

La tapa del combustible tiene tres posiciones: ON (activ.), RES (reserva) y PRI (cebado).Si se queda sin gasolina con la tapa en la posición ON, tire hacia arriba de la palanca de la tapa del combustible, gire la palanca de la tapa a PRI, déjela durante unos segundos y gírela a RES.

Los últimos 3,4 l (0,9 galones americanos) de combustible pueden utilizarse girando la tapa del combustible a la posición RES.

La posición PRI salta el control automático y es útil para cebar el motor después de quedarse sin gasolina o para vaciar completamente el depósito.

## NOTA

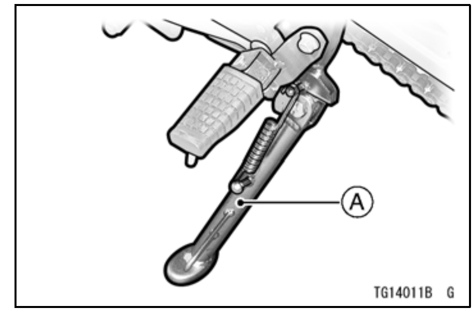
- *Debido a que la distancia de conducción queda limitada al estar en RES, reposte a la primera oportunidad que tenga.*
- *Asegúrese de que la palanca de la tapa del combustible esté en la posición ON (no en RES) tras llenar el depósito de combustible.*
- *Para arrancar un motor frío después de haber tenido la motocicleta guardada durante largo tiempo, gire primero la tapa a PRI, déjela durante un momento y vuelva a colocarla en la posición ON.*

**⚠ ADVERTENCIA**

**Familiarícese con el funcionamiento de la llave de paso de combustible con la motocicleta detenida. Para evitar un accidente debe ser capaz de manipular la llave de paso de combustible mientras conduce sin retirar los ojos de la carretera.**
**Tenga cuidado de no tocar el motor caliente mientras manipula la llave de paso del combustible.**
**No deje la llave de paso de combustible en la posición PRI (cebado) mientras conduce o cuando la motocicleta esté estacionada. El motor puede inundarse o puede derramarse combustible sobre el suelo, lo cual podría originar un incendio si el vehículo se cae.**

## Soporte

La motocicleta incluye un soporte lateral.




A. Soporte lateral

**NOTA**

○ *Cuando utilice el soporte lateral, gire el manillar hacia la izquierda.*

Cuando utilice el soporte lateral, acostúmbrese a subirlo completamente con el pie antes de sentarse en la motocicleta.

**NOTA**

○ *La motocicleta incluye un conmutador para el soporte lateral. Este conmutador está diseñado de modo que el motor se detenga si se acciona el embrague al meter una marcha mientras el soporte lateral está bajado.*

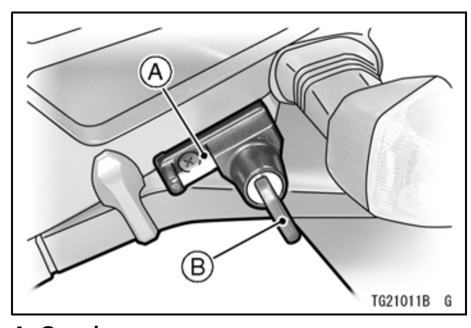
## Gancho para casco

El casco se puede atar a la motocicleta utilizando el gancho para casco.

El gancho puede desbloquearse insertando la llave de contacto en la cerradura y girándola hacia la derecha.

**⚠ ADVERTENCIA**

**No conduzca la motocicleta con un casco sujeto al gancho. El casco podría ser la causa de un accidente al distraer al conductor o interferir en el funcionamiento normal del vehículo.**



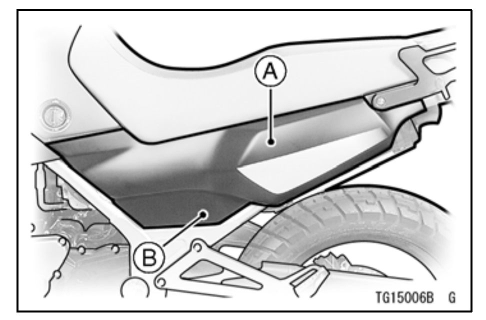

**A. Gancho para casco**
**B. Llave de contacto**

## Cubiertas laterales

Retire las cubiertas laterales izquierda y derecha para añadir líquido de frenos y refrigerante o para quitar el asiento.

### Extracción de la cubierta lateral izquierda:

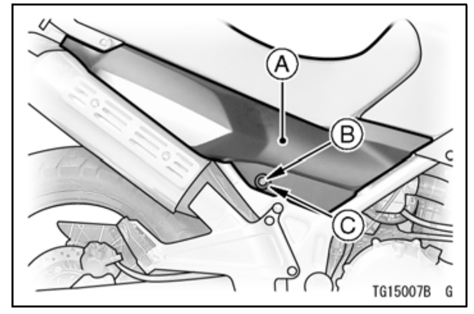
Retire el tornillo de montaje de la cubierta lateral mostrada y tire de ésta hacia fuera.




**A. Cubierta lateral izquierda**
**B. Tornillo**

**Extracción de la cubierta lateral derecha:**

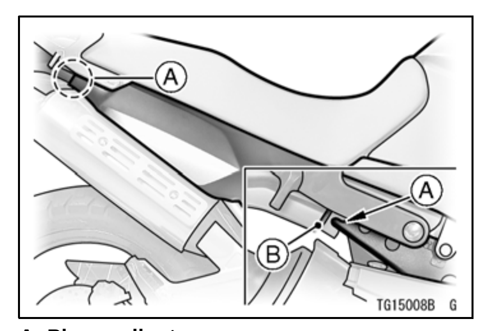
Para retirar la cubierta lateral derecha, inserte la llave de contacto en la cerradura, gire la llave a la derecha y retire la cubierta lateral derecha con la llave de contacto.




**A. Cubierta lateral derecha**
**B. Llave de contacto**
**C. Cerradura**

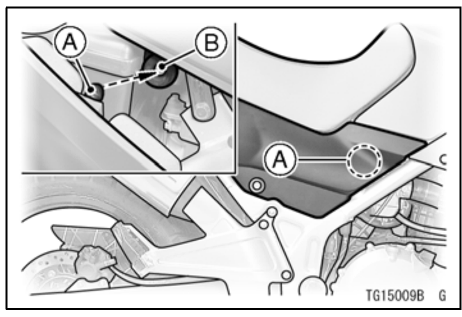
**Montaje de la cubierta lateral**

- Introduzca la pieza saliente en la guía del extremo posterior




**A. Pieza saliente**
**B. Guía**

- Introduzca la pieza saliente en el orificio.

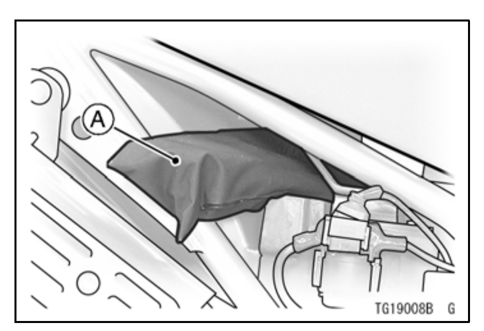



A. Pieza saliente
B. Orificio

## Kit de herramientas

El kit de herramientas se encuentra dentro de la cubierta lateral derecha, debajo del asiento.

Guarde el kit de herramientas en este compartimento. El kit contiene herramientas que pueden resultar útiles para reparaciones en carretera, ajustes y algunos procedimientos de mantenimiento que se explican en este manual. Guarde el kit de herramientas en esta caja.

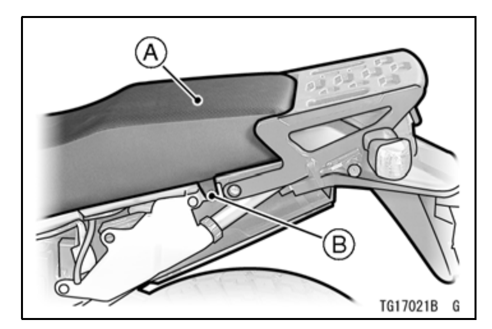



**A. Kit de herramientas**

## Asiento

Para retirar el asiento, siga estos pasos.

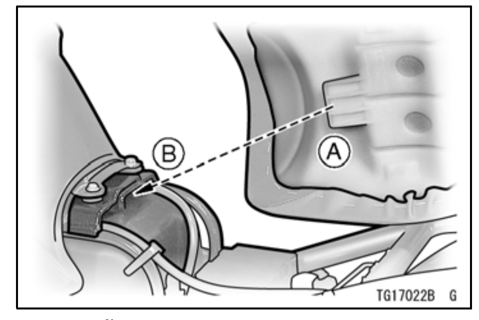
1. Retire las cubiertas laterales derecha e izquierda (con la llave de contacto).
2. Retire los tornillos de montaje del asiento.
3. Tire del asiento hacia arriba y hacia atrás.




**A. Asiento**
**B. Tornillo de montaje**

**Instalación del asiento:**

- Coloque la pestaña situada en la parte delantera del asiento del conductor en la ranura de la abrazadera y apriete el tornillo.



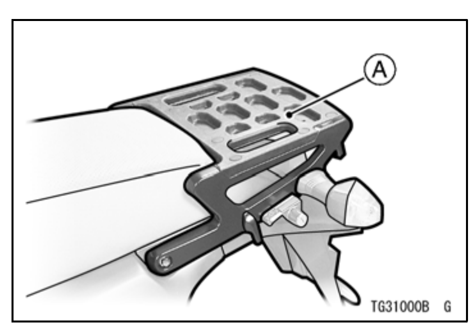

**A. Pestaña**
**B. Ranura**

## Portaequipajes trasero

La motocicleta está equipada con un portaequipaje en la parte trasera.

| | |
|---|---|
| **Carga útil total del vehículo (no debe superar)** | **180 kg (397 lb)** |

| | |
|---|---|
| **Portaequipajes trasero Capacidad de carga máxima** | **10 kg (22 lb)** |




**A. Portaequipajes trasero**

**⚠ ADVERTENCIA**

**Nunca sobrepase el límite de carga en el portaequipaje trasero de 10 kg (22 lb). Se ha diseñado para elementos ligeros y la sobrecarga puede afectar a la conducción debido al cambio en la distribución del peso y a las fuerzas aerodinámicas.**

**No sobrepase la velocidad del vehículo de 130 km/h (80 mph) al transportar carga de más de 5 kg (11 lb) en el portaequipajes. La sobrecarga y el no ajustar la velocidad para compensar la sobrecarga pueden provocar la pérdida de control y un accidente. La velocidad también se debe regular para adaptarla a las diversas condiciones climatológicas y de la carretera.**

# RODAJE

Los primeros 1.600 km (1.000 millas) de la motocicleta se denominan período de rodaje. Si la motocicleta no se utiliza con cuidado durante este período, es posible que tras varios miles de kilómetros se estropee.

Durante el período de rodaje, deben tenerse en cuenta las siguientes reglas.

- La tabla muestra la velocidad de motor máxima recomendada durante el período de rodaje.

| Distancia recorrida | Velocidad máxima del motor |
|---|---|
| 0 ~ 800 km (0 ~ 500 mi) | 4.000 r/min (rpm) |
| 800 ~ 1.600 km (500 ~ 1.000 mi) | 6.000 r/min (rpm) |

- No comience a desplazarse ni acelere el motor inmediatamente después de arrancarlo, aunque ya se haya calentado. Tenga en funcionamiento el motor durante dos o tres minutos al ralentí para lubricarlo y preparar todas las piezas del motor.
- No acelere el motor mientras la transmisión está en punto muerto.

**⚠ ADVERTENCIA**

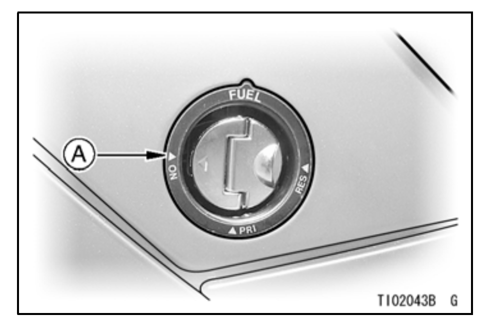
**Unos neumáticos nuevos pueden resultar resbaladizos y originar una pérdida de control y daños graves.**
**Es necesario un período de rodaje de 160 km (100 millas) para estabilizar la tracción normal de los neumáticos. Durante el período de rodaje, evite el uso excesivo y repentino del acelerador y los frenos, así como los giros en ángulo reducido.**

Además de los puntos arriba indicados, a los 1.000 km (600 millas) es especialmente importante que el propietario solicite el primer servicio de mantenimiento a un distribuidor autorizado de Kawasaki.

# CONDUCCIÓN DE LA MOTOCICLETA

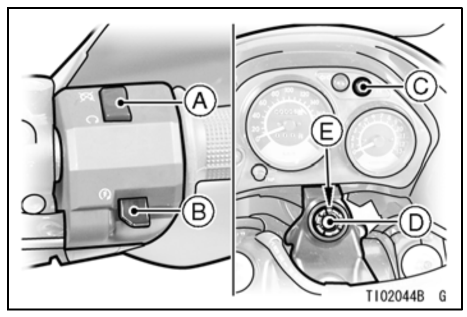
## Arranque del motor

- Gire la tapa de combustible a la posición ON.




A. Posición ON

- Compruebe que el conmutador de parada del motor se encuentra en la posición ⟳ .
- Gire la llave de contacto a la posición de encendido.
- Asegúrese de que la transmisión esté en punto muerto o de estar apretando el embrague.

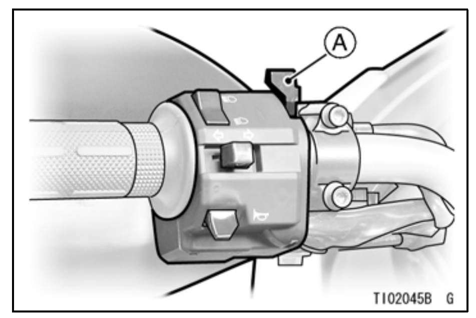



A. Conmutador de parada del motor
B. Botón del motor de arranque
C. Indicador de punto muerto
D. Conmutador de encendido
E. Posición ON

- Si el motor está frío, tire completamente de la palanca del estrangulador.

**NOTA**

○ *Si el motor está caliente o en días calurosos (con 35 °C [95 °F] o más), abra el acelerador parcialmente en vez de usar el estrangulador y arranque el motor.*




**A. Palanca del estrangulador**

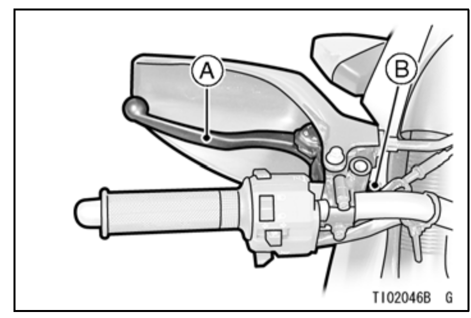
- Con el acelerador completamente cerrado, pulse el botón del motor de arranque con la palanca del embrague accionada hasta que arranque el motor.

**PRECAUCIÓN**

**No mantenga el motor de arranque en marcha durante más de 5 segundos seguidos; si lo hace, se recalentará y la batería se quedará sin energía temporalmente. Espere 15 segundos entre cada puesta en marcha del motor de arranque para dejar que se enfríe y que la batería se recupere.**

### NOTA

- *Si el motor se ha ahogado, intente arrancarlo con el acelerador completamente abierto.*
- *La motocicleta incluye un conmutador de bloqueo de motor de arranque. Este conmutador impide que el motor de arranque eléctrico se ponga en funcionamiento si el embrague está accionado y la transmisión no se encuentra en punto muerto.*




**A. Maneta del embrague**
**B. Conmutador de bloqueo del motor de arranque**

- Empuje gradualmente el estrangulador hacia la posición original de forma que pueda mantener la velocidad por debajo de 2.500 r/min (rpm) durante el calentamiento.

- Cuando el motor se haya calentado lo suficiente para funcionar al ralentí sin utilizar el estrangulador, empuje totalmente la palanca del estrangulador a su posición original.

**NOTA**

- *Si conduce la motocicleta antes de que el motor se caliente, coloque el estrangulador en su posición original tan pronto como empiece a moverse.*

**PRECAUCIÓN**

**No permita que el motor funcione al ralentí más de cinco minutos; de lo contrario, puede recalentarse y dañarse.**

## Arranque mediante puente

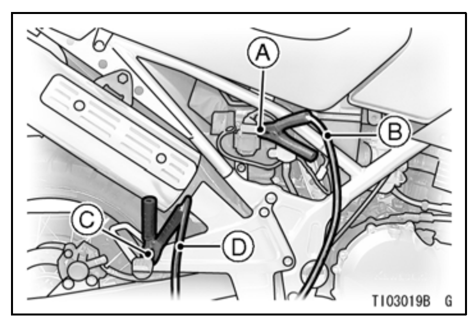
Si la motocicleta se queda “sin batería”, debe quitarla y cargarla. Si no es factible, puede utilizar una batería de arranque de 12 voltios y cables de puente para arrancar el motor.

**⚠ ADVERTENCIA**

**El ácido de la batería genera gas hidrógeno que es inflamable y puede originar explosiones en determinadas condiciones. Siempre se encuentra en la batería, incluso si está descargada. Mantenga la batería alejada de llamas y chispas (cigarrillos). Protéjase los ojos cuando manipule una batería. En el caso de que el ácido de la batería entre en contacto con la piel, los ojos o la ropa, lave con abundante agua el área afectada durante al menos cinco minutos. Consulte a un médico.**

*Conexión de los cables de puente*

- Retire la cubierta lateral derecha.
- Asegúrese de que el conmutador de encendido se encuentre en la posición OFF.
- Conecte un cable de puente desde el terminal positivo (+) de la batería de arranque al cable positivo (+) de la batería en el terminal del relé del motor de arranque.




A. Terminal positivo (+) del relé del motor de arranque
B. Desde el terminal positivo (+) de la batería de arranque
C. Superficie metálica sin pintar
D. Desde el terminal negativo (-) de la batería de arranque

- Conecte el otro cable de puente del terminal negativo (−) de la batería de arranque al pedal del freno trasero de la motocicleta u otra superficie metálica sin pintar. No utilice el terminal negativo (−) de la batería.

**⚠ ADVERTENCIA**

**No realice esta última conexión ni en el carburador ni en la batería. Tenga cuidado de no tocar los cables positivo y negativo a la vez, y de no apoyarse sobre la batería cuando efectúe esta última conexión. No realice un puente en una batería congelada. Podría producirse una explosión.**
**No invierta la polaridad conectando el terminal positivo (+) con el negativo (−); si lo hace, puede producirse una explosión y daños graves en el sistema eléctrico.**

- Siga el procedimiento estándar de arranque del motor.

**PRECAUCIÓN**

**No mantenga el motor de arranque en marcha durante más de 5 segundos seguidos; si lo hace, se recalentará y la batería se quedará sin energía temporalmente. Espere 15 segundos entre cada puesta en marcha del motor de arranque para dejar que se enfríe y que la batería se recupere.**

- Una vez arrancado el motor, desconecte los cables de puente. En primer lugar, desconecte el cable negativo (−) de la motocicleta.
- Vuelva a instalar las piezas extraídas.

## Inicio de la marcha

- Compruebe que el soporte lateral está levantado.
- Presione la maneta del embrague.
- Cambie a la primera marcha.
- Abra el acelerador ligeramente y vaya soltando la maneta del embrague gradualmente.
- A medida que el embrague comienza a engranar, abra el acelerador un poco más, con lo cual se suministra al motor el combustible suficiente para evitar que se cale.

A. Pedal de cambio

## NOTA

○ *La motocicleta incluye un conmutador para el soporte lateral. Este conmutador está diseñado de modo que el motor se detenga si se acciona el embrague al meter una marcha mientras el soporte lateral está bajado.*

○ *Las luces largas o cortas no se encienden a la vez. Una se apaga cuando la otra está encendida.*

## Cambio de marchas

- Cierre el acelerador al mismo tiempo que aprieta la maneta del embrague.
- Cambie a la siguiente marcha superior o inferior.

**ADVERTENCIA**

**Cuando reduzca la marcha, no lo haga a una velocidad demasiado alta para evitar un cambio demasiado brusco de las r/min (rpm) del motor. Esto no sólo puede originar daños en el motor, sino que la rueda trasera puede patinar y provocar un accidente. El cambio a una marcha inferior debe realizarse por debajo de 5.000 r/min (rpm) para cada marcha.**

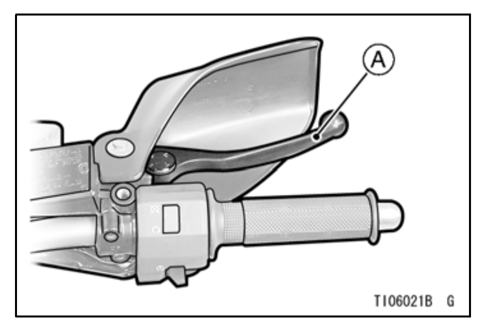
- Abra el acelerador parcialmente mientras suelta la maneta del embrague.

**NOTA**

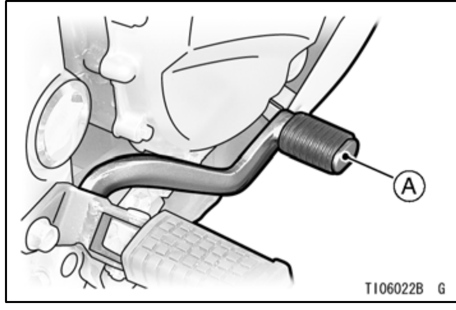
○ *La transmisión está equipada con un localizador de punto muerto positivo. Cuando la motocicleta está detenida, la transmisión no puede cambiarse más que a punto muerto desde la primera marcha. Para utilizar el localizador de punto muerto positivo, reduzca a primera y levante el pedal de cambio mientras la motocicleta está detenida. La transmisión sólo cambiará a punto muerto.*

## Frenado

- Cierre el acelerador completamente, dejando el embrague accionado (excepto cuando cambie de marcha) de forma que el motor ayude a ir reduciendo la velocidad de la motocicleta.
- Vaya reduciendo marchas progresivamente de modo que esté en primera cuando se detenga por completo.
- Al detenerse, utilice los dos frenos al mismo tiempo. Normalmente debe accionarse algo más el freno delantero que el trasero. Reduzca la marcha o apriete por completo el embrague, lo necesario para evitar que se cale el motor.
- No bloquee nunca los frenos, ya que esto hará que las ruedas patinen. No es recomendable frenar en las curvas. Reduzca la velocidad antes de llegar a la curva.
- Para un uso de emergencia de los frenos, no reduzca la marcha y concéntrese en accionar los frenos lo más posible sin patinar.




**A. Maneta del freno delantero**




A. Pedal del freno trasero

## Detención del motor

- Cierre el acelerador completamente.
- Cambie la transmisión a punto muerto.
- Coloque la llave de contacto en la posición OFF.
- Apoye la motocicleta en una superficie lisa y firme con ayuda del soporte lateral.
- Bloquee la dirección.

## Parada de la motocicleta en caso de emergencia

La motocicleta Kawasaki ha sido diseñada y fabricada con el fin de ofrecer óptimas condiciones de seguridad y comodidad. No obstante, para sacar el mayor provecho del avanzado diseño y la ingeniería de seguridad de Kawasaki, es indispensable que el propietario y conductor realice las tareas de mantenimiento adecuadas y esté familiarizado completamente con su utilización. Un mantenimiento indebido puede originar una situación de riesgo conocida como fallo de acelerador. Las dos causas más comunes de fallo del acelerador son:

1. Un filtro de aire obstruido o deteriorado puede facilitar la entrada de polvo y suciedad en el carburador y bloquear el acelerador abierto.
2. Durante la extracción del filtro de aire, la suciedad puede introducirse y atascar el carburador.

En una situación de emergencia como un fallo en el acelerador, el vehículo puede detenerse activando los frenos y desembragando. Una vez iniciado el procedimiento de parada, puede utilizarse el conmutador de parada del motor. Si se utiliza el conmutador de parada del motor, después de parar la motocicleta gire la llave de contacto hasta la posición OFF.

## Aparcamiento

- Cambie la transmisión a punto muerto y gire la llave de contacto a la posición OFF.
- Apoye la motocicleta en una superficie lisa y firme con ayuda del soporte lateral.

**PRECAUCIÓN**

**No aparque en una superficie con una gran inclinación o que sea inestable; de lo contrario, la motocicleta puede volcarse.**

- Si aparca dentro de un garaje u otra estructura similar, asegúrese de que está bien ventilado y libre de riesgos de llamas o chispas; esto incluye cualquier dispositivo con llama de encendido.

**⚠ ADVERTENCIA**

**La gasolina es extremadamente inflamable y puede ocasionar explosiones en determinadas condiciones.**

- Bloquee la dirección para evitar posibles robos.

**NOTA**

○ *Cuando se detenga por la noche en lugares con tráfico, puede dejar encendidas las luces trasera, de matrícula y de ciudad (excepto en el modelo para Australia) para aumentar la visibilidad, girando el conmutador de encendido a la posición P (estac.).*

○ *No deje la llave de contacto en esta posición demasiado tiempo, ya que la batería puede descargarse.*

## Catalizador

Esta motocicleta incluye un catalizador en el sistema de escape. El platino y el rodio del catalizador reaccionan ante el monóxido de carbono e hidrocarburos tóxicos para convertirlos en dióxido de carbono inofensivo y agua, lo que supone que los gases que emite el tubo de escape son más limpios para la atmósfera.

Para el buen funcionamiento del catalizador, deben tomarse las precauciones siguientes.

- El gas del silenciador de escape y del tubo de escape que emite este modelo de motocicleta está más caliente de lo habitual debido a la reacción química que se produce en el catalizador. Aunque el silenciador de escape está fabricado con un tubo doble para reducir la transferencia de calor, la superficie del silenciador de escape está muy caliente.
- Utilice únicamente gasolina sin plomo. Nunca utilice gasolina con plomo. La gasolina con plomo reduce de forma significativa la capacidad del catalizador.
- No desplace el vehículo con el motor apagado y la llave de contacto o el conmutador de parada del motor en la posición OFF. No intente arrancar el motor haciendo rodar el vehículo si la batería se ha descargado. No ponga en marcha el vehículo si el motor o cualquiera de los cilindros sufre fallos de encendido. En estas condiciones, la mezcla de aire y combustible sin quemar que sale del motor acelera excesivamente la reacción del catalizador produciendo un sobrecalentamiento y originando daños cuando el motor está caliente; también reduce el rendimiento del catalizador cuando el motor está frío.

# MEDIDAS DE SEGURIDAD

## Comprobaciones diarias de seguridad

Siempre que vaya a conducir la moto, realice las comprobaciones siguientes. El tiempo requerido es mínimo y su realización de forma regular garantiza la seguridad.

Si encuentra cualquier tipo de irregularidad al realizar estas comprobaciones, consulte el capítulo Mantenimiento y reglaje o consulte al distribuidor sobre las acciones requeridas para solucionar el problema y poner la motocicleta a punto para su uso seguro de nuevo.

**ADVERTENCIA**

**El no realizar estas comprobaciones cada vez que se utiliza la motocicleta, puede dar lugar a daños graves o a un accidente.**

| | |
|---|---|
| Combustible ............... | El depósito contiene el combustible suficiente, no hay escapes. |
| Aceite del motor .......... | Nivel de aceite entre líneas de nivel. |

Neumáticos ................ Presión de aire (en frío):

| | | |
|---|---|---|
| Delantero | 150 kPa (1,5 kg/cm², 21 psi) | |
| Trasero | Carga de hasta 180 kg (397 lb) | 225 kPa (2,25 kg/cm², 32 psi) |

Instale el tapón de la válvula de aire.

Cadena de transmisión ......... Holgura de 35 ~ 45 mm (1,4 ~ 1,8 pulg.).

Tuercas, tornillos, abrazaderas ............ Compruebe que los componentes de la dirección y suspensión, ejes y todos los controles se encuentran bien ajustados.

Dirección ..................... Movimiento suave pero no suelto. Evitar la unión de cables de control.

Frenos ....................... Comprobación del desgaste de la pastilla del freno: grosor del revestimiento de más de 1 mm (0,04 pulg.). Sin fugas del líquido de frenos.

Acelerador ................. Recorrido del puño del acelerador 2 ~ 3 mm (0,08 ~ 0,12 pulg.).

Embrague .................. Recorrido de la palanca del embrague 10 ~ 20 mm (0,4 ~ 0,8 pulg.). La maneta del embrague funciona suavemente.

| | |
|---|---|
| Refrigerante ................ | No hay fugas de refrigerante. Nivel de refrigerante entre líneas de nivel (cuando el motor está frío). |
| Tapa del radiador ........ | Correctamente instalada. |
| Equipo eléctrico .......... | Todas las luces (faro delantero, luces trasera y de frenos, intermitentes, luces de advertencia/indicadores) y el claxon funcionan. |
| Conmutador de parada del motor ..... | Detiene el motor. |
| Soportes laterales ....... | Vuelve a su posición original mediante la tensión del muelle. Los muelles no están flojos ni defectuosos. |

Consulte la etiqueta de precaución Comprobaciones diarias de seguridad que se encuentra en el parachoques trasero.

## Consideraciones adicionales para el funcionamiento fuera de carretera

**Frenos:** La importancia de contar con frenos fiables es obvia. Compruebe que están correctamente ajustados y que funcionan debidamente.

**Dirección:** Una dirección mal ajustada puede originar la pérdida del control. Compruebe que el manillar gira libremente pero sin holgura.

**Neumáticos:** Debido a la tensión adicional a la que se ven sometidos los neumáticos en carreteras o caminos en malas condiciones, asegúrese de examinar su estado general e ínflelos con la presión adecuada.

**Cadena de transmisión:** Cuando no se ajusta correctamente, la tensión adicional a la que se ve sometida en carreteras o caminos en malas condiciones puede causar daños en las ruedas dentadas y estropear la cadena. Examine la holgura y alineación de la cadena y lubríquela en caso necesario.

**Bujía de encendido:** Puede que necesite una bujía más fría para un funcionamiento a gran velocidad o una más caliente en condiciones de conducción más lenta, como en el caso del trial. Sea cual sea la bujía que elija, la cerámica situada alrededor del electrodo central debe tener un tono entre ligeramente tostado y gris.

**Combustible:** Disponga del combustible suficiente para el gran consumo que implica la conducción por carreteras o caminos en malas condiciones.

**Aceite del motor:** Para evitar que el motor se obstruya y se pierda el control, asegúrese de que el nivel de aceite se encuentra en la línea de nivel superior.

**Refrigerante:** Para evitar el recalentamiento, compruebe que el nivel de refrigerante se encuentra en la línea de nivel superior.

**Varios:** Compruebe que el equipo eléctrico funcione correctamente, que todas las tuercas y tornillos estén apretados y que todas las piezas de seguridad se encuentren en buen estado.

# MANTENIMIENTO Y REGLAJE

El mantenimiento y reglaje que se presentan en este capítulo deben realizarse de acuerdo con el gráfico de mantenimiento periódico para mantener la motocicleta en buenas condiciones de funcionamiento. **El mantenimiento inicial es especialmente importante y no debe descuidarse.**

Con un conocimiento básico de mecánica y la utilización adecuada de las herramientas, podrá realizar muchas de las tareas de mantenimiento que se describen en este capítulo. Si no dispone de la experiencia necesaria o no confía en su capacidad, todos los reglajes y las tareas de mantenimiento y reparación los deberá realizar un técnico cualificado.

Tenga en cuenta que Kawasaki no asume la responsabilidad de los daños que se puedan derivar de un reglaje incorrecto realizado por el propietario.

# Gráfico de mantenimiento periódico

## 1. Inspección periódica (elementos relacionados con el motor)

| | Frecuencia / Funcionamiento (elementos del motor) | El que ocurra primero ⬇ Cada | ➡ *Lectura de odómetro km × 1.000 ( millas × 1.000) 1 (0,6) | 6 (4) | 12 (7,5) | 18 (12) | 24 (15) | 30 (20) | 36 (24) | Véase Página |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| K | Filtro de aire: limpiar | | | | ● | | ● | | ● | 88 |
| K | Holgura de la válvula: inspeccionar | | | | | | ● | | | 88 |
| | Sistema de control del acelerador (recorrido, retorno suave, sin tirones): inspeccionar | año | ● | | ● | | ● | | ● | 89 |
| | Funcionamiento del estrangulador: inspeccionar | año | ● | | ● | | ● | | ● | 91 |

| | Frecuencia / Funcionamiento (elementos del motor) | El que ocurra primero ⬇ Cada | ➡ *Lectura de odómetro km × 1.000 ( millas × 1.000) 1 (0,6) | 6 (4) | 12 (7,5) | 18 (12) | 24 (15) | 30 (20) | 36 (24) | Véase Página |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| K | Sincronización de vaciado del motor: inspeccionar | | | | ● | | ● | | ● | 93 |
| | Ralentí: inspeccionar | | ● | | ● | | ● | | ● | 93 |
| K | Fuga de combustible (manguera y tubo de combustible): inspeccionar | año | ● | | ● | | ● | | ● | – |
| K | Daños en las mangueras de combustible: inspeccionar | año | ● | | ● | | ● | | ● | – |
| K | Estado de la instalación de las mangueras de combustible: inspeccionar | año | ● | | ● | | ● | | ● | – |
| | Nivel de refrigerante: inspeccionar | | ● | | ● | | ● | | ● | 83 |

| | Frecuencia / Funcionamiento (elementos del motor) | El que ocurra primero ⬇ Cada | ➡ *Lectura de odómetro km × 1.000 ( millas × 1.000) 1 (0,6) | 6 (4) | 12 (7,5) | 18 (12) | 24 (15) | 30 (20) | 36 (24) | Véase Página |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Fuga de refrigerante: inspeccionar | año | ● | | ● | | ● | | ● | 84 |
| | Daños en el manguito del radiador: inspeccionar | año | ● | | ● | | ● | | ● | 81 |
| | Estado de la instalación de los manguitos del radiador: inspeccionar | año | ● | | ● | | ● | | ● | 81 |
| | Filtro del refrigerante del carburador con refrigeración líquida: limpiar | año (antes del invierno) | | | | | | | | 81 |
| K | Daños en el sistema de aspiración de aire: inspeccionar | | | | ● | | ● | | ● | 143 |

## 2. Inspección periódica (elementos relacionados con el chasis)

| Frecuencia / Funcionamiento (elementos del chasis) | El que ocurra primero ⬇ Cada | ➡ *Lectura de odómetro km × 1.000 ( millas × 1.000) 1 (0,6) | 6 (4) | 12 (7,5) | 18 (12) | 24 (15) | 30 (20) | 36 (24) | Véase Página |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Embrague y tren de tracción:** | | | | | | | | | |
| Funcionamiento del embrague (recorrido, embragado, desembragado): inspeccionar | | • | | • | | • | | • | 94 |
| Estado de lubricación de la cadena de transmisión: inspeccionar # | Cada 600 km (400 millas) | | | | | | | | 104 |
| Holgura de la cadena de transmisión: inspeccionar # | Cada 1.000 km (600 millas) | | | | | | | | 97 |
| Desgaste de la cadena de transmisión: inspeccionar # | | | | • | | • | | • | 102 |

| Frecuencia / Funcionamiento (elementos del chasis) | El que ocurra primero ⬇ Cada | ➡ *Lectura de odómetro km × 1.000 ( millas × 1.000) 1 (0,6) | 6 (4) | 12 (7,5) | 18 (12) | 24 (15) | 30 (20) | 36 (24) | Véase Página |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Desgaste de la guía de cadena de transmisión: inspeccionar | | | | ● | | ● | | ● | – |
| **Ruedas y neumáticos:** | | | | | | | | | |
| Presión de aire de los neumáticos: inspeccionar | año | | | ● | | ● | | ● | 114 |
| Daños en ruedas/neumáticos: inspeccionar | | | | ● | | ● | | ● | 115 |
| Desgaste del dibujo del neumático, desgaste anómalo: inspeccionar | | | | ● | | ● | | ● | 115 |

| Frecuencia / Funcionamiento (elementos del chasis) | El que ocurra primero ⬇ Cada | ➡ *Lectura de odómetro km × 1.000 ( millas × 1.000) 1 (0,6) | 6 (4) | 12 (7,5) | 18 (12) | 24 (15) | 30 (20) | 36 (24) | Véase Página |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| K Daños en los rodamientos de las ruedas: inspeccionar | año | | | ● | | ● | | ● | – |
| Ajuste de los radios y desgaste de las llantas: inspeccionar | | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | – |
| **Sistema de frenos:** | | | | | | | | | |
| Fuga de líquido de frenos: inspeccionar | año | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | 105 |
| Daños en los manguitos del freno: inspeccionar | año | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | 105 |
| Desgaste de la pastilla de freno: inspeccionar # | | | ● | ● | ● | ● | ● | ● | 105 |

| Frecuencia<br>Funcionamiento (elementos del chasis) | El que ocurra primero ⬇<br>Cada | ➡ *Lectura de odómetro km × 1.000 ( millas × 1.000) | | | | | | | Véase Página |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1 (0,6) | 6 (4) | 12 (7,5) | 18 (12) | 24 (15) | 30 (20) | 36 (24) | |
| Estado de la instalación del manguito del freno: inspeccionar | año | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | 105 |
| Nivel del líquido de frenos: inspeccionar | 6 meses | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | 106 |
| Funcionamiento del freno (efectividad, recorrido, resistencia): inspeccionar | año | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | – |
| Funcionamiento del conmutador de la luz del freno: inspeccionar | | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | 109 |

| Frecuencia / Funcionamiento (elementos del chasis) | El que ocurra primero ➡ / ⬇ Cada | *Lectura de odómetro km × 1.000 ( millas × 1.000) 1 (0,6) | 6 (4) | 12 (7,5) | 18 (12) | 24 (15) | 30 (20) | 36 (24) | Véase Página |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Suspensiones:** | | | | | | | | | |
| Funcionamiento de horquillas delanteras/amortiguador trasero (amortiguación y desplazamiento suave): inspeccionar | | | | ● | | ● | | ● | 111,113 |
| Fuga de aceite en horquillas delanteras/amortiguador trasero: inspeccionar | año | | | ● | | ● | | ● | 111,113 |
| K Cojinetes del brazo oscilante Uni-trak: lubricar | | | | | | ● | | | – |
| Funcionamiento del brazo oscilante Uni-trak: inspeccionar | | | | ● | | ● | | ● | – |

| Frecuencia / Funcionamiento (elementos del chasis) | El que ocurra primero ⬇ Cada | ➡ *Lectura de odómetro km × 1.000 ( millas × 1.000) 1 (0,6) | 6 (4) | 12 (7,5) | 18 (12) | 24 (15) | 30 (20) | 36 (24) | Véase Página |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Funcionamiento de las varillas de acoplamiento Uni-trak: inspeccionar | | | | ● | | ● | | ● | – |
| K Cojinetes de las varillas de acoplamiento Uni-trak: lubricar | | | | | | ● | | | – |
| K Pivote del brazo oscilante: lubricar | | | | | | ● | | | – |
| **Sistema de dirección:** | | | | | | | | | |
| K Holgura de la dirección: inspeccionar | año | ● | | ● | | ● | | ● | – |
| K Cojinetes del vástago de dirección: lubricar | 2 años | | | | | ● | | | – |

| Frecuencia / Funcionamiento (elementos del chasis) | El que ocurra primero ⬇ Cada | ➡ *Lectura de odómetro km × 1.000 ( millas × 1.000) | | | | | | | Véase Página |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1 (0,6) | 6 (4) | 12 (7,5) | 18 (12) | 24 (15) | 30 (20) | 36 (24) | |
| **Sistema eléctrico:** | | | | | | | | | |
| Funcionamiento de las luces y los interruptores: inspeccionar | año | | | ● | | ● | | ● | – |
| Haz del faro delantero: inspeccionar | año | | | ● | | ● | | ● | 124 |
| Funcionamiento del interruptor del soporte lateral: inspeccionar | año | | | ● | | ● | | ● | – |
| Funcionamiento del interruptor de parada del motor: inspeccionar | año | | | ● | | ● | | ● | – |

| Frecuencia<br>Funcionamiento (elementos del chasis) | El que ocurra primero ⬇<br>Cada | ➡ *Lectura de odómetro km × 1.000 ( millas × 1.000) | | | | | | | Véase Página |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1 (0,6) | 6 (4) | 12 (7,5) | 18 (12) | 24 (15) | 30 (20) | 36 (24) | |
| **Chasis:** | | | | | | | | | |
| Piezas del chasis: lubricar | año | | | ● | | ● | | ● | – |
| **K** Ajuste de tornillos y tuercas: inspeccionar | | ● | | ● | | ● | | ● | – |

### 3. Sustitución periódica

| Frecuencia / Funcionamiento (elementos del chasis) | El que ocurra primero ⬇ Cada | ➡ *Lectura de odómetro km × 1.000 ( millas × 1.000) | | | | | Véase Página |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1 (0,6) | 12 (7,5) | 24 (15) | 36 (24) | 48 (30) | |
| **K** Filtro de aire # | 2 años | | | | | | 88 |
| Aceite del motor # | año | ● | ● | ● | ● | ● | 73 |
| Filtro de aceite | año | ● | ● | ● | ● | ● | 75 |
| **K** Mangueras de combustible | 4 años | | | | | ● | – |
| **K** Refrigerante | 3 años | | | | ● | | 81 |
| **K** Manguitos y juntas tóricas del radiador | 3 años | | | | ● | | – |
| **K** Manguitos de frenos | 4 años | | | | | ● | – |

| | Frecuencia / Funcionamiento (elementos del chasis) | El que ocurra primero ⬇ Cada | ➡ *Lectura de odómetro km × 1.000 ( millas × 1.000) 1 (0,6) | 12 (7,5) | 24 (15) | 36 (24) | 48 (30) | Véase Página |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| K | Líquido de frenos (delantero y trasero) | 2 años | | | ● | | ● | – |
| K | Piezas de goma del cilindro principal y la pinza | 4 años | | | | | ● | – |
| | Bujía de encendido | | | ● | ● | ● | ● | 86 |

K: Debe realizarlo un distribuidor de Kawasaki autorizado.
*: Para lecturas de odómetro superiores, repita los pasos con el intervalo de frecuencia especificado en este documento.
#: Realice el servicio con más frecuencia en condiciones adversas: polvo, humedad, barro, alta velocidad o arranques y detenciones frecuentes.

## Aceite del motor

Para que el motor, la transmisión y el embrague funcionen correctamente, mantenga el aceite del motor en el nivel adecuado, cambie el aceite y sustituya el filtro de acuerdo con el gráfico de mantenimiento periódico. Además de las partículas metálicas y de la suciedad que se acumulan en el aceite, éste pierde su cualidad lubricante si se utiliza durante un tiempo prolongado.

**⚠ ADVERTENCIA**

**El funcionamiento de la motocicleta con un aceite de motor defectuoso, deteriorado o contaminado dará lugar a un desgaste acelerado y puede bloquear la transmisión o provocar daños o accidentes.**

*Inspección del nivel de aceite*

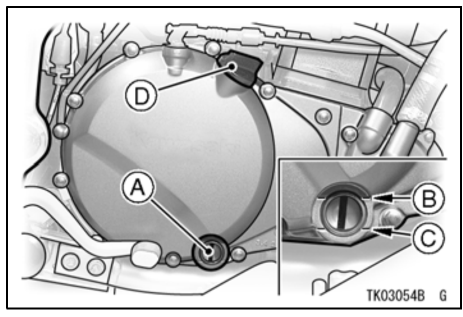
- Si el aceite acaba de cambiarse, arranque el motor y téngalo en marcha durante varios minutos al ralentí. De este forma el filtro se llena de aceite. Detenga el motor y espere varios minutos hasta que el aceite se asiente.

**PRECAUCIÓN**

**Si se acelera el motor antes de que el aceite alcance todas las piezas, puede griparse.**

- Si la motocicleta acaba de utilizarse, espere varios minutos a que baje todo el aceite.
- Compruebe el nivel de aceite del motor mediante el indicador de nivel de aceite. Cuando la motocicleta se encuentra en una superficie plana, el nivel de aceite debe encontrarse

entre las líneas superior e inferior situadas junto al indicador.

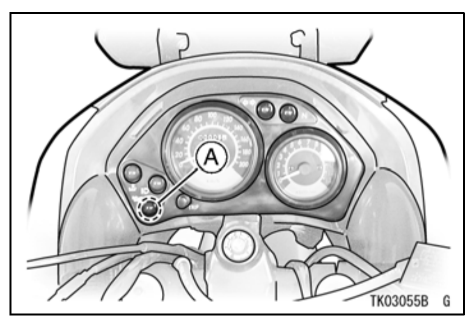



**A. Indicador del nivel de aceite**
**B. Línea de nivel superior**
**C. Línea de nivel inferior**
**D. Tapón de llenado de aceite**

- Si el nivel de aceite es demasiado alto, extraiga el aceite que sobra a través de la abertura del filtro con la ayuda de una jeringa u otro instrumento apropiado.
- Si el nivel de aceite es demasiado bajo, añada el aceite necesario hasta alcanzar el nivel adecuado. Utilice el mismo tipo y marca de aceite que ya se encuentra en el motor.

**PRECAUCIÓN**

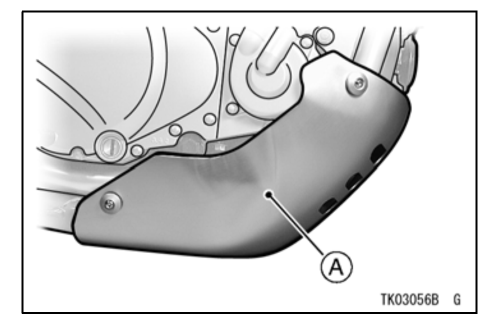
**Si el aceite del motor llega a estar demasiado bajo o si la bomba de aceite o los conductos de aceite se obturan o no funcionan correctamente, se encenderá la luz de advertencia de presión del aceite. Si la luz permanece encendida cuando la velocidad del motor se encuentra por encima de 1.500 r/min (rpm), detenga el motor inmediatamente y trate de averiguar la causa.**




A. Luz de advertencia de presión de aceite

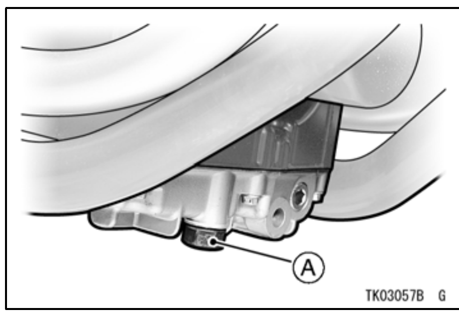
*Cambio de aceite y de filtro de aceite*

- Coloque la motocicleta de forma vertical sobre su soporte lateral.
- Retire la protección del motor.




A. Protección del motor

- Caliente el motor y párelo.
- Coloque un recogedor de aceite debajo del motor.
- Extraiga el tapón de drenaje del motor.



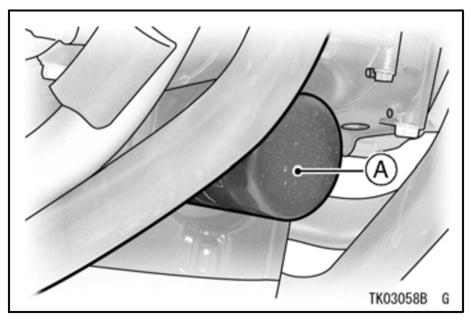

A. Tapón de drenaje

● Vacíe completamente el motor de aceite con la motocicleta colocada de forma perpendicular al suelo.

**ADVERTENCIA**

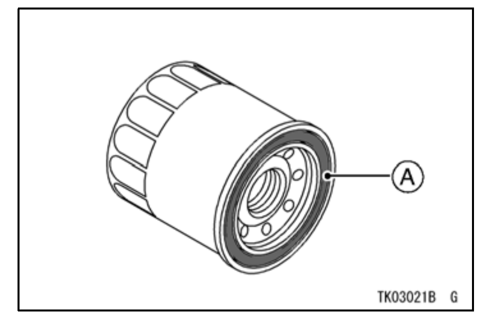
**El aceite del motor es una sustancia tóxica. Deshágase del aceite utilizado de la forma más adecuada. Póngase en contacto con las autoridades locales para obtener información sobre los métodos autorizados de eliminación de residuos o el posible reciclaje.**

● Si tiene que sustituir el filtro del aceite, retire el cartucho y sustitúyalo por uno nuevo.




A. Cartucho

● Aplique una ligera capa de aceite a la junta elástica y ajuste el cartucho al par de apriete especificado.




A. Junta

● Coloque el tapón de drenaje del motor con su junta elástica. Ajústelo al par de apriete especificado.

**NOTA**

○ *Si no dispone de una llave de ajuste dinamométrica, el mantenimiento de este elemento deberá ser realizado por un distribuidor de Kawasaki.*

- Rellene el motor hasta la línea de nivel superior con el aceite de motor de buena calidad que se especifica en la tabla.
- Arranque el motor.
- Compruebe el nivel de aceite y asegúrese de que no haya ninguna fuga.

**Par de apriete**

| |
|---|
| Tapón de drenaje de aceite del motor: |
| 29 N·m (3 kgf·m, 22 pies·lb) |
| Cartucho: |
| 17 N·m (1,7 kgf·m, 12,5 ft·lb) |

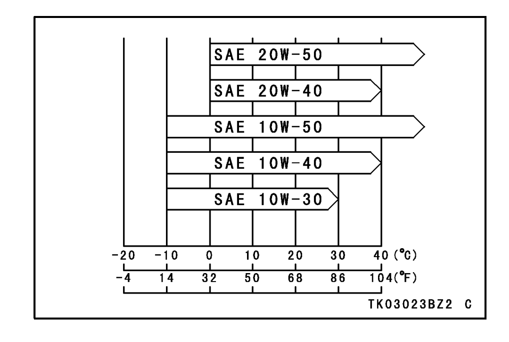
**Aceite de motor recomendado**

| | |
|---|---|
| Tipo: | API SE, SF o SG |
| | API SH o SJ con JASO MA |
| Viscosidad: | SAE 10W-40 |

**Capacidad de aceite del motor**

| | |
|---|---|
| Capacidad: | 2,8 l (3 cuartos de galón americano)<br>[cuando no se quita el filtro]<br><br>3 l (3,2 cuartos de galón americano)<br>[cuando se quita el filtro]<br><br>3,4 L (3,6 cuartos de galón americano)<br>[cuando el motor está completamente seco] |

Aunque el aceite de motor 10W-40 es el aceite recomendado en la mayoría de las condiciones, es posible que haya que cambiar la viscosidad del aceite para que se adapte a las condiciones atmosféricas del área de conducción.



## Sistema de refrigeración

**Radiador y ventilador de refrigeración:**

Asegúrese de que las aletas del radiador no estén obstruidas por insectos o barro. Elimine cualquier obstrucción con un chorro de agua a baja presión.

**ADVERTENCIA**

**El ventilador de refrigeración se activa automáticamente, incluso con la llave de contacto en posición apagada. Mantenga siempre las manos y la ropa alejadas de las palas del ventilador.**

**PRECAUCIÓN**

**Con agua a alta presión, como la de un túnel de lavado, podría dañar los tubos del radiador y reducir su eficacia.**
**No obstruya ni elimine la circulación del aire a través del radiador instalando accesorios no autorizados frente al radiador o detrás del ventilador de refrigeración. Cualquier interferencia en la circulación del aire del radiador puede provocar sobrecalentamiento y, por tanto, dañar el motor.**

**Manguitos del radiador:**

Asegúrese de que no haya grietas en los manguitos del radiador, de que no estén deteriorados y de que las conexiones no estén

sueltas de acuerdo con el gráfico de mantenimiento periódico.

**Refrigerante:**

El refrigerante absorbe el calor excesivo del motor y lo transfiere al aire en el radiador. Si el nivel de refrigerante es bajo, el motor se sobrecalienta y puede sufrir graves daños. Compruebe el nivel de refrigerante cada día antes de utilizar la motocicleta y rellénelo si es bajo. Cambie el refrigerante de acuerdo con el gráfico de mantenimiento periódico.

*Información sobre el refrigerante*

Para proteger el sistema de refrigeración (que consta de radiador y motor de aluminio) del óxido y la corrosión, es conveniente utilizar un refrigerante con cualidades anticorrosivas que evite estos problemas. Si no se utiliza un refrigerante con estas cualidades, transcurrido un tiempo, el sistema de refrigeración habrá acumulado partículas de óxido y sarro en la camisa de refrigeración y en el radiador. Esto obstruirá los conductos del refrigerante y reducirá considerablemente la eficacia del sistema de refrigeración.

**ADVERTENCIA**

**Utilice un refrigerante que contenga inhibidores de corrosión especialmente indicados para motores y radiadores de aluminio, de acuerdo con las instrucciones del fabricante. Los productos químicos son peligrosos para el cuerpo humano.**

En el sistema de refrigeración, debe utilizarse agua destilada o blanda con el anticongelante (encontrará

información sobre el anticongelante en los siguientes párrafos).

**PRECAUCIÓN**

**Si se utiliza agua dura en el sistema, pueden aparecer residuos en los conductos de agua y reducir de forma considerable la eficacia del sistema de refrigeración.**

Si la temperatura ambiente más baja es inferior al punto de congelación del agua, utilice anticongelante permanente en el refrigerante para proteger el sistema de refrigeración contra la congelación del motor y el radiador, además del óxido y la corrosión.

Utilice en el sistema de refrigeración un tipo de anticongelante permanente (agua blanda y etilenglicol más productos químicos inhibidores del óxido y la corrosión para motores y radiadores de aluminio). En cuanto al porcentaje de mezcla de refrigerante, elija el más adecuado teniendo en cuenta la relación entre el punto de congelación y la resistencia del depósito.

**PRECAUCIÓN**

**Los tipos de anticongelantes permanentes del mercado presentan propiedades anticorrosivas y antioxidantes. Cuando se diluyen en exceso, pierden las propiedades anticorrosivas. Diluya un tipo de anticongelante permanente de acuerdo con las instrucciones del fabricante.**

## NOTA

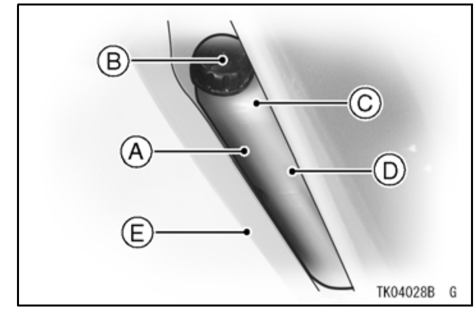
○ *El sistema de refrigeración ya incluye un anticongelante permanente de fábrica. Presenta un color verde y contiene etilenglicol. Se mezcla al 50% y tiene un punto de congelación de –35 °C (–31 °F).*

*Inspección del nivel del refrigerante*

- Coloque la motocicleta de forma que esté perpendicular al suelo.
- Compruebe el nivel de refrigerante a través de las marcas de nivel del depósito de reserva. El nivel de refrigerante debe estar entre las marcas de nivel lleno H (High) y bajo L (Low).

## NOTA

○ *Compruebe el nivel cuando el motor esté frío (temperatura ambiente o atmosférica).*




**A. Depósito de reserva**
**B. Tapón del depósito**
**C. Marca "H" de nivel lleno (High)**
**D. Marca "L" de nivel bajo (Low)**
**E. Cubierta lateral izquierda**

- Si la cantidad de refrigerante es insuficiente, retire la cubierta lateral izquierda, destornille la tapa del depósito de reserva y añada refrigerante a través de la boca de llenado hasta la marca de lleno

(FULL). Coloque la tapa y la cubierta lateral izquierda.

**NOTA**

○ *En una situación de emergencia, puede añadir sólo agua al depósito de reserva de refrigerante; sin embargo, debe volver a alcanzar el porcentaje de mezcla correcto añadiendo refrigerante concentrado lo antes posible.*

| **PRECAUCIÓN** |
| --- |
| **Si debe añadir refrigerante constantemente o el depósito de reserva se queda completamente seco, es probable que haya una fuga en el sistema. Un distribuidor autorizado de Kawasaki deberá inspeccionar el sistema de refrigeración.** |

*Cambio de refrigerante*

El cambio de refrigerante debe realizarlo un distribuidor autorizado de Kawasaki.

*Limpieza del filtro del refrigerante*

Antes de que comience el invierno, solicite a un distribuidor autorizado de Kawasaki que limpie el filtro de refrigerante.

## Bujías de encendido

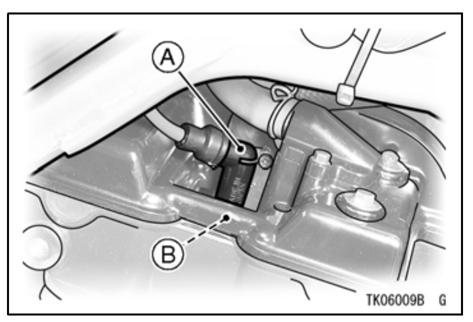
En la tabla se muestra la bujía de encendido estándar. Las bujías de encendido deben sustituirse de acuerdo con las instrucciones del gráfico de mantenimiento periódico.

*Mantenimiento*

Si la bujía está grasienta o tiene acumulación de carbonilla, límpiela, preferiblemente con un equipo de chorro de arena y elimine cualquier partícula abrasiva. La bujía también se puede limpiar utilizando un disolvente con alta temperatura de inflamación y un cepillo de alambre u otra herramienta apropiada. Mida la abertura con un medidor de grosor metálico y ajuste el hueco si no es el adecuado doblando el electrodo exterior. Sustituya la bujía si los electrodos de la bujía de encendido están corroídos o dañados, o si el aislante presenta fisuras. Utilice una bujía estándar.

*Extracción de la bujía de encendido*

- Desmonte las protecciones desenroscando los cinco tornillos.
- Retire con cuidado la tapa de la bujía de encendido.



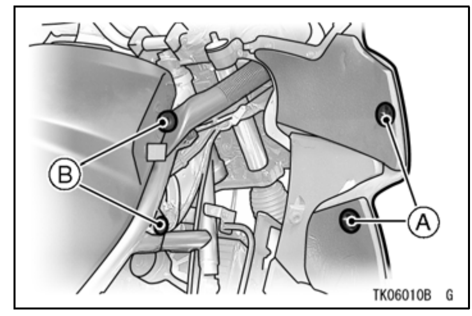

**A. Tapas de las bujías de encendido**

- Destornille las bujías de encendido con una llave de bujías.

## NOTA

- *El montaje de la bujía de encendido se realiza en el orden inverso a la extracción.*
- *Coloque firmemente la tapa en la bujía y tire ligeramente de la tapa para asegurarse de haberla colocado correctamente.*

**Instalación de la protección:**
Inserte la pieza saliente en el orificio y apriete los tornillos.



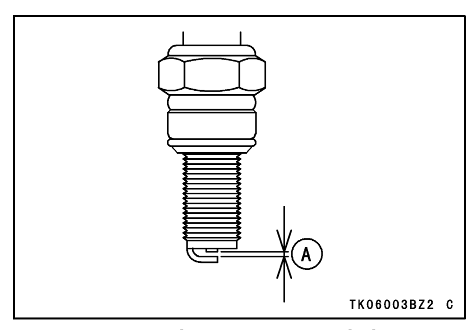

**A. Pieza saliente**
**B. Orificio**

**Bujía de encendido**

| | |
|---|---|
| Tapón estándar | NGK DR9EA o ND X27ESR–U |
| Abertura del tapón | 0,6 ~ 0,7 mm (0,024 ~ 0,028 pulg.) |
| Par de apriete | 14 N·m (1,4 kgf·m, 10 ft·lb) |

## NOTA

- *Si no dispone de una llave de ajuste dinamométrica, el mantenimiento de este elemento deberá ser realizado por un distribuidor de Kawasaki.*




A. 0,6 ~ 0,7 mm (0,024 ~ 0,028 pulg.)

## PRECAUCIÓN

**En situaciones de clima frío y de conducción a baja velocidad, puede utilizar una bujía más caliente del tipo que se muestra en la tabla para calentamientos más rápidos y un funcionamiento del motor más eficaz. No obstante, en situaciones de temperatura normal o alta velocidad, debe utilizar las bujías estándar para evitar daños en el motor.**

**Bujía de encendido más caliente**

| |
|---|
| NGK DR8EA o ND X24ESR-U |

## Holgura de la válvula

El desgaste de las válvulas y de su asiento disminuye la holgura de las válvulas y altera su sincronización.

| PRECAUCIÓN |
| --- |
| **Si la holgura de las válvulas no se ajusta correctamente, el desgaste hará que éstas queden parcialmente abiertas, lo que reducirá el rendimiento, quemará las válvulas y sus asientos y puede originar graves daños en el motor.** |

La holgura de cada válvula debe comprobarse y ajustarse conforme al gráfico de mantenimiento periódico.

La inspección y el reglaje debe realizarlos un distribuidor autorizado de Kawasaki.

## Filtro de aire

Un filtro de aire obstruido obstaculiza la entrada de aire del motor, aumenta el consumo de combustible, reduce la potencia del motor y da lugar a que se acumule suciedad en las bujías de encendido.

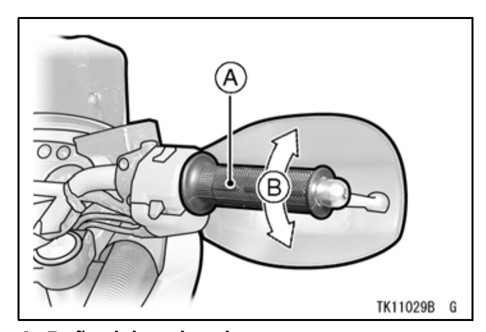
El filtro de aire debe limpiarse de acuerdo con las instrucciones presentadas en el gráfico de mantenimiento periódico. En condiciones de polvo, lluvia o barro, un distribuidor autorizado de Kawasaki debe limpiar el filtro de aire con más frecuencia de la recomendada.

## Puño del acelerador

El puño del acelerador controla las válvulas del acelerador. Si el puño tiene un recorrido excesivo debido a un reglaje incorrecto de los cables, puede originar un retraso en la respuesta del acelerador, especialmente a baja velocidad. Igualmente, las válvulas del acelerador no pueden abrirse totalmente cuando se acelera a fondo. Por otra parte, si el puño del acelerador no tiene holgura, será difícil controlar el acelerador y el ralentí será inestable. Compruebe la holgura del puño del acelerador periódicamente según el gráfico de mantenimiento periódico y ajuste la holgura en caso necesario.

*Inspección*

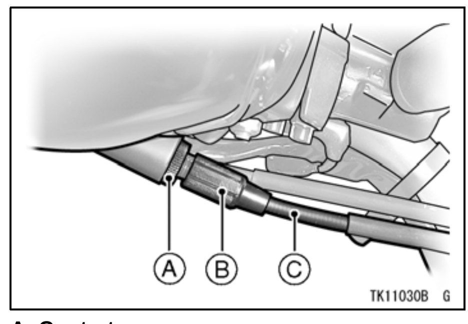
- Compruebe que haya un recorrido de 2 ~ 3 mm (0,08 ~ 0,12 pulg.) en el puño del acelerador cuando se gire hacia delante y hacia atrás.
- Si el recorrido no es correcto, ajústelo.




**A. Puño del acelerador**
**B. 2 ~ 3 mm (0,08 ~ 0,12 pulg.)**

*Reglaje*

- Afloje la contratuerca situada en el puño del acelerador y gire el regulador hasta obtener la holgura del puño del acelerador adecuada.




**A. Contratuerca**
**B. Regulador**
**C. Cable del acelerador**

- Apriete la contratuerca.
- Si los cables del acelerador no pueden ajustarse utilizando el regulador situado en el extremo superior del cable del acelerador, del puño, haga que lo revise un distribuidor autorizado de Kawasaki..

**⚠ ADVERTENCIA**

**La puesta en marcha con cables mal ajustados, conectados incorrectamente o defectuosos podría originar una conducción poco segura.**

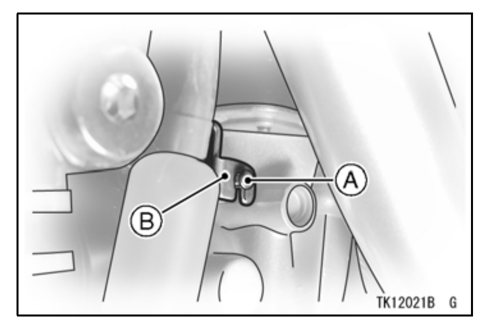
## Palanca del estrangulador

Cuando se tira de la palanca del estrangulador, el carburador proporciona una mezcla rica en combustible necesaria para un arranque suave cuando el motor está frío.

Si el arranque es difícil o hay algún problema con esta mezcla, compruebe la palanca del estrangulador y ajústela si es necesario.

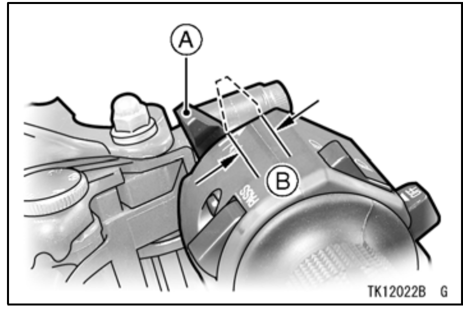
*Inspección*

- Compruebe que la palanca del estrangulador vuelve a su posición original y que el cable interior se desliza con suavidad. Si existe cualquier irregularidad, un distribuidor autorizado de Kawasaki debe comprobar el cable del estrangulador.
- Empuje la palanca del estrangulador hacia atrás completamente.
- Determine la holgura del cable del estrangulador en la palanca del mismo. Tire de la palanca del estrangulador hasta que la palanca del pistón del motor de arranque situada en el carburador toque el pistón del motor de arranque; el recorrido de la palanca del estrangulador es equivalente a la holgura del cable.




**A. Palanca del pistón del motor de arranque**
**B. Pistón del motor de arranque**

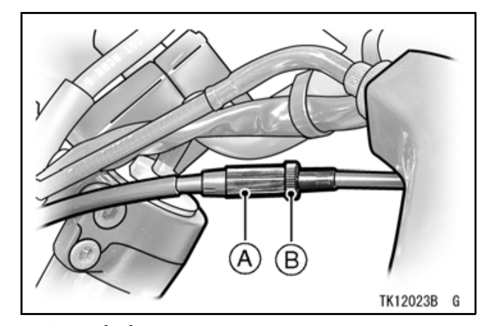
- La holgura adecuada es 2 ~ 3 mm (0,08 ~ 0,12 pulg.) en la parte inferior de la palanca del estrangulador. Si la holgura es excesiva o insuficiente, ajuste el cable del estrangulador.




**A. Palanca del estrangulador**
**B. 2 ~ 3 mm (0,08 ~ 0,12 pulg.)**

*Reglaje*

- Afloje la contratuerca en la parte superior del cable del estrangulador y gire el regulador hasta que el cable tenga la holgura adecuada.




**A. Regulador**
**B. Contratuerca**

- Apriete la contratuerca tras el reglaje.

## Carburadores

Los ajustes del carburador, la velocidad de ralentí y la sincronización deben realizarse de acuerdo con el gráfico de mantenimiento periódico o siempre que el ralentí no pueda controlarse.

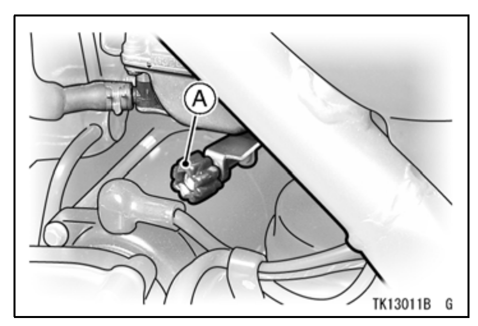
En el procedimiento siguiente se describe el reglaje del ralentí. La sincronización del carburador debe realizarla un distribuidor autorizado de Kawasaki.

**NOTA**

○ *La sincronización defectuosa del carburador dará lugar a un ralentí inestable, una respuesta lenta del acelerador y una reducción en la potencia y rendimiento del motor.*

*Reglaje*

- Arranque el motor y deje que se caliente.
- Ajuste la velocidad de ralentí en 1.250 ~ 1.350 r/min (rpm) girando el tornillo de ajuste de ralentí.




**A. Tornillo de ajuste de ralentí**

- Abra y cierre el acelerador varias veces para asegurarse de que la velocidad de ralentí no cambia. Realice los ajustes necesarios.
- Con el motor al ralentí, gire el manillar a ambos lados. Si el movimiento del manillar cambia

la velocidad de ralentí, es posible que los cables del acelerador no estén ajustados o conectados correctamente, o que se hayan deteriorado. Asegúrese de solventar estos problemas antes de utilizar la motocicleta.

**⚠ ADVERTENCIA**

**La puesta en marcha con cables defectuosos podría provocar una conducción poco segura.**

## Embrague

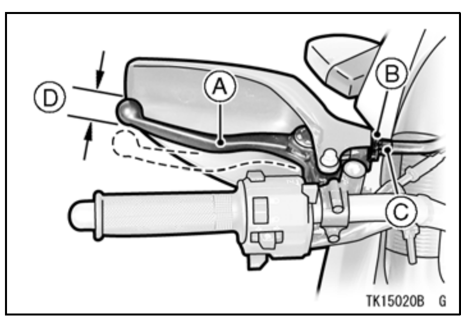
Debido al desgaste del disco de fricción y a la tensión del cable del embrague producida durante un período de uso prolongado, el embrague debe ajustarse tal y como se indica en el gráfico de mantenimiento periódico.

**⚠ ADVERTENCIA**

**Para evitar el riesgo de quemaduras graves, no toque un motor caliente o el tubo de escape durante el reglaje del embrague.**

*Inspección*

- Compruebe que la palanca del embrague presente una holgura de 10 ~ 20 mm (0,4 ~ 0,8 pulg.) tal y como se muestra en la figura.




**A. Maneta del embrague**
**B. Contratuerca**
**C. Regulador**
**D. 10 ~ 20 mm (0,4 ~ 0,8 pulg.)**

Si no presenta la holgura adecuada, ajuste la holgura de la palanca de la siguiente forma.

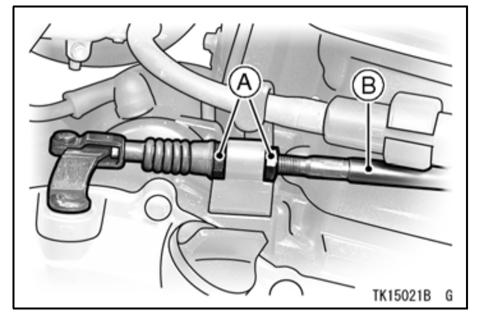
*Reglaje*

- Afloje la contratuerca de la maneta del embrague.
- Gire el regulador de modo que la palanca del embrague presente una holgura de 10 ~ 20 mm (0,4 ~ 0,8 pulg.).

**⚠ ADVERTENCIA**

**Asegúrese de que el extremo superior del cable exterior del embrague esté correctamente colocado; de lo contrario, podría volver a la posición correcta más tarde dando lugar a una holgura de cable que podría impedir el desembrague, lo que crearía una situación de peligro.**

- Apriete la contratuerca.
- Si no consigue hacerlo, utilice las tuercas de montaje del extremo inferior del cable de forma que la palanca del embrague presente una holgura de 10 ~ 20 mm (0,4 ~ 0,8 pulg.).




**A. Tuercas**
**B. Cable del embrague**

**NOTA**

○ *Después del reglaje, arranque el motor y compruebe que el embrague no patina y que se suelta correctamente.*

## Cadena de transmisión

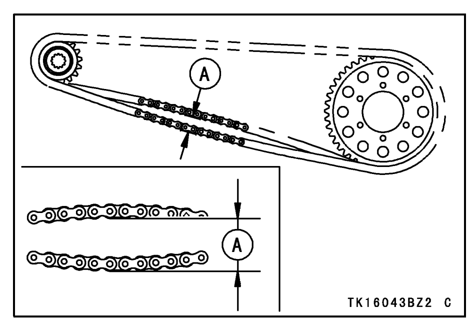
La comprobación, ajuste y lubricación de la cadena de transmisión debe realizarse de acuerdo con el gráfico de mantenimiento periódico por razones de seguridad y para evitar un desgaste excesivo. Si la cadena se desgasta o está mal ajustada, por quedar demasiado suelta o demasiado tensa, podría soltarse de las ruedas dentadas o romperse.

**⚠ ADVERTENCIA**

**Una cadena que se rompe o se suelta de las ruedas dentadas podría enredarse en la rueda dentada del motor o bloquear la rueda trasera, lo que originaría graves daños en la motocicleta y causaría la pérdida del control.**

*Inspección de la holgura de la cadena*

- Coloque la motocicleta de forma vertical sobre su soporte lateral.
- Gire la rueda trasera hasta encontrar la posición en la que la cadena está más tensa, empuje hacia arriba la cadena inferior por el extremo inferior trasero de la zapata de la cadena y mida la distancia desde la cadena al brazo oscilante.




**A. Holgura de la cadena**

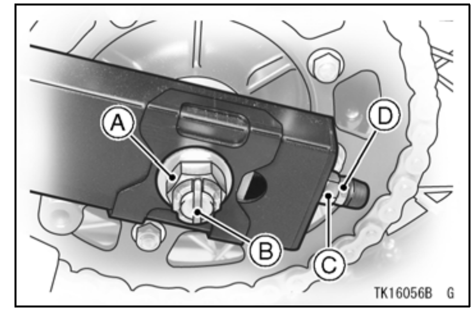
● Si la cadena de transmisión está demasiado tensa o suelta, ajústela de forma que su holgura sea la adecuada.

**Holgura de la cadena de transmisión**

| | |
|---|---|
| Estándar | 35 ~ 45 mm (1,4 ~ 1,8 pulg.) |

*Reglaje de la holgura de la cadena*

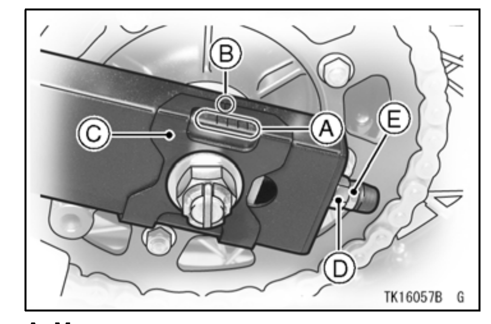
● Retire el tapón del pasador de retención la contratuerca del extremo.
● Afloje las contratuercas derecha e izquierda del regulador de la cadena.
● Extraiga el pasador de retención y afloje la tuerca del eje.




A. Tuerca del eje
B. Pasador de retención
C. Tuerca de reglaje
D. Contratuerca

● Si la cadena está demasiado suelta, gire hacia dentro las tuercas de reglaje izquierda y derecha de la cadena de manera uniforme.
● Si la cadena está demasiado tensa, gire hacia fuera las tuercas de reglaje izquierda y derecha de la cadena de manera uniforme y empuje la rueda hacia delante.

- Gire las dos tuercas de reglaje de la cadena de manera uniforme hasta que la cadena de transmisión tenga la holgura necesaria. Para mantener la cadena y la rueda bien alineadas, la muesca del indicador de alineación izquierdo de la rueda debe estar a la misma altura que la marca del brazo oscilante con la que está alineada la muesca del indicador derecho.




A. Marcas
B. Muesca
C. Indicador
D. Tuerca de reglaje
E. Contratuerca

**NOTA**

○ *La alineación de la rueda puede comprobarse utilizando una regla o una cuerda.*

**⚠ ADVERTENCIA**

**Si la rueda no está bien alineada, se acelera el proceso de desgaste y puede dar lugar a una situación de riesgo.**

- Apriete las contratuercas de los dos reguladores de la cadena.
- Apriete la tuerca del eje al par de apriete especificado.

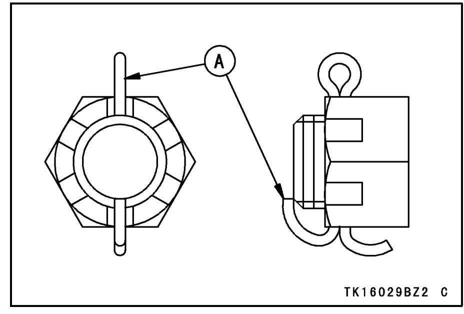
**Par de apriete**

| |
|---|
| Tuerca del eje:<br>108 N·m (11 kgf·m, 80 pies·lb) |

**NOTA**

○ *Si no dispone de una llave de ajuste dinamométrica, el mantenimiento de este elemento deberá ser realizado por un distribuidor de Kawasaki.*

- Haga girar la rueda, compruebe de nuevo la holgura de la cadena en la posición más tensa y realice los ajustes necesarios.
- Coloque un nuevo pasador de retención a través de la tuerca del eje y el eje, y abra sus extremos.




**A. Pasador de retención**

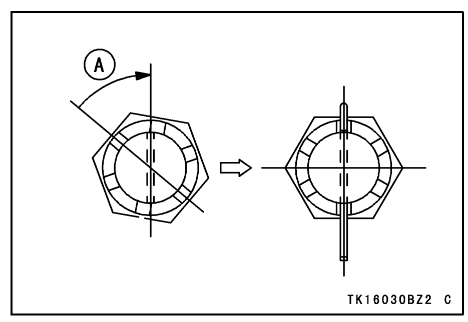
**NOTA**

○ *Al insertar el pasador de retención, si las ranuras de la tuerca no coinciden con el orificio del pasador en el eje,*

*apriete la tuerca hacia la derecha hasta el siguiente alineamiento.*

○ *Debe estar situado a 30 grados.*

○ *Aflójela y vuelva a apretarla cuando la ranura haya pasado el orificio más próximo.*




**A. Giro a la derecha**

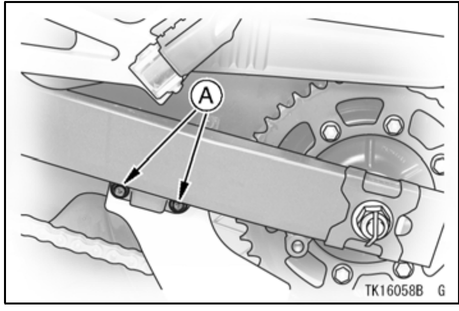
**⚠ ADVERTENCIA**

**Si la tuerca del eje no está lo suficientemente apretada o no se ha colocado el pasador de retención, se puede provocar una situación de riesgo.**

● Compruebe el freno trasero (consulte la sección Frenos).

*Inspección del desgaste*

● Retire los tornillos para extraer la guía de la cadena.

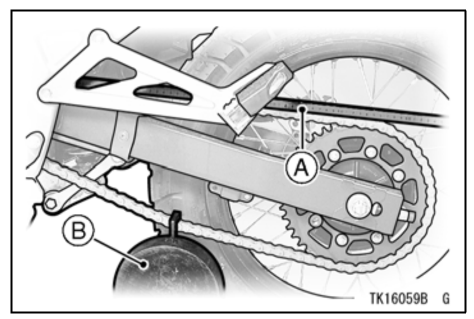



**A. Tornillos**

● Tense la cadena mediante los reguladores o colocando un peso de 10 kg (20 libras) sobre ella.

● Mida la longitud de 20 eslabones de la parte tensa desde el centro del primer pasador hasta el centro del pasador 21. Debido a que el desgaste de la cadena puede no ser uniforme, tome medidas en varias zonas.

● Si la longitud excede el límite de servicio, la cadena debe sustituirse.




**A. Medida**
**B. Peso**

**Longitud de 20 eslabones de la cadena de transmisión**

| | |
|---|---|
| Límite de servicio: | 323 mm (12,7 pulg.) |

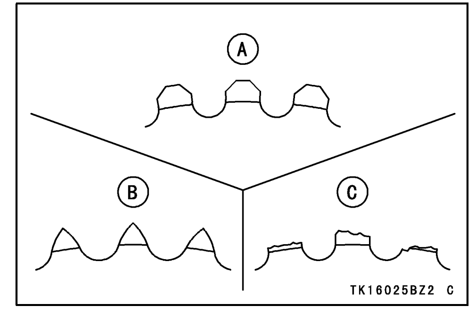
**⚠ ADVERTENCIA**

**Por razones de seguridad, utilice únicamente la cadena estándar. Es de tipo continuo y no debe cortarse para la instalación; solicite que la instale un distribuidor autorizado de Kawasaki.**

- Haga girar la rueda trasera para comprobar la cadena de transmisión y asegúrese de que no haya rodillos deteriorados ni pasadores o eslabones flojos.
- Inspeccione también las ruedas dentadas para comprobar que no haya dientes desgastados o deteriorados.

**NOTA**

○ *En la ilustración se representa un desgaste exagerado de las ruedas dentadas. Consulte el manual de servicio para ver los límites de desgaste.*

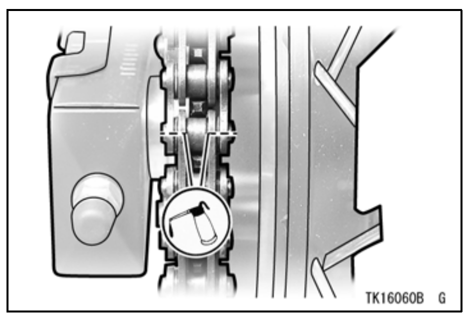



- Si existe alguna irregularidad, pida a un distribuidor autorizado de Kawasaki que sustituya la cadena de transmisión o las ruedas dentadas.

*Lubricación*

La lubricación es necesaria también después de utilizar la motocicleta bajo la lluvia o en carreteras mojadas, así como en cualquier momento en que la cadena parezca seca. Se prefiere un lubricante pesado como SAE 90 a uno ligero debido a que permanecerá en la cadena más tiempo y proporcionará una mejor lubricación.

- Aplique lubricante a ambos lados de los rodillos para que penetre en éstos y en los casquillos. Aplique lubricante a las juntas tóricas hasta que queden bien cubiertas. Limpie el lubricante sobrante.

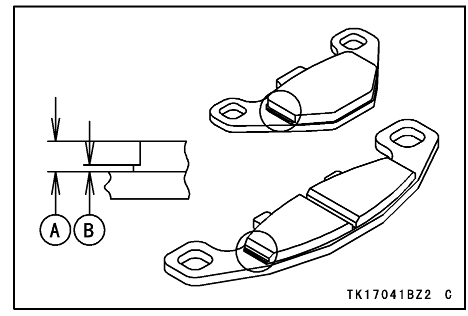



- Si la cadena está especialmente sucia, límpiela utilizando gasoil o queroseno y luego aplique el lubricante como se ha indicado anteriormente.

## Frenos

*Inspección del desgaste de los frenos*

Basándose en el gráfico de mantenimiento periódico, inspeccione el desgaste de los frenos. Si el grosor de las pastillas de las pinzas del freno de disco delantero y trasero es inferior a 1 mm (0,04 pulg.), sustituya las dos pastillas de la pinza. La sustitución de las pastillas debe realizarla un distribuidor autorizado de Kawasaki.



**A. Grosor de la pastilla**
**B. 1 mm (0,04 pulg.)**

**Líquido del freno de disco:**

Revise el nivel del líquido de frenos de los dos depósitos y cámbielo según las recomendaciones del gráfico de mantenimiento periódico. El líquido de frenos debe cambiarse si se ensucia o si le cae agua.

*Requisitos del líquido*

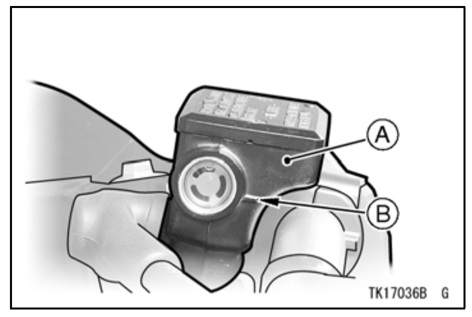
Utilice solamente líquido de frenos pesado con la marca DOT4.

**PRECAUCIÓN**

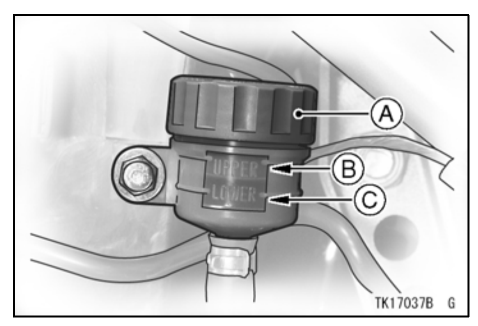
**No derrame líquido en una superficie pintada.**
**No utilice líquido de un recipiente que se haya dejado abierto o que haya estado desprecintado durante un período de tiempo prolongado.**
**Compruebe que no haya fugas alrededor de los conectores.**
**Compruebe que los manguitos de los frenos no estén dañados.**

*Inspección del nivel de líquido*

- Con los depósitos de líquido de frenos delantero y trasero en posición horizontal, el nivel de líquido de frenos del depósito del freno delantero debe mantenerse por encima de la línea de nivel inferior que está situada junto al indicador y el depósito de líquido de frenos trasero debe mantenerse entre las líneas de nivel superior e inferior.

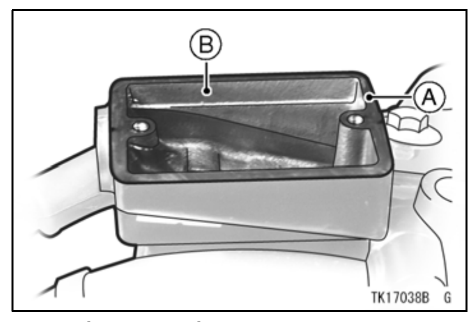



**A. Depósito para líquido de frenos delantero**
**B. Línea de nivel inferior**




A. Depósito para líquido de frenos trasero
B. Línea de nivel superior
C. Línea de nivel inferior

- Si el líquido de frenos de cualquiera de los depósitos se encuentra por debajo del nivel inferior, compruebe que no haya fugas y rellene el depósito hasta el nivel superior. Dentro del depósito delantero hay una línea marcada que representa la línea de nivel superior.



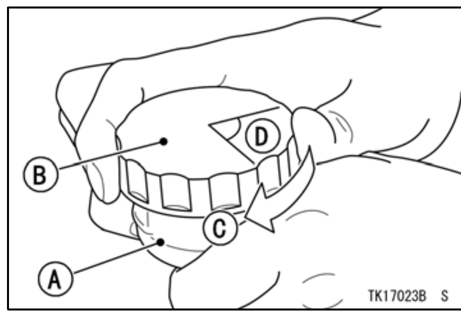

A. Depósito para líquido de frenos delantero
B. Línea de nivel superior

**⚠ ADVERTENCIA**

**No mezcle líquidos de dos de marcas diferentes. Cambie todo el líquido de frenos si debe rellenarse y no puede identificar el tipo de fluido que contiene el depósito.**

**NOTA**

○ *Primero, apriete hasta sentir una ligera resistencia, que indica que el tapón está situado en el alojamiento del depósito; a continuación, apriete el tapón 1/6 de vuelta más sujetando el alojamiento del depósito de líquido de frenos.*




**A. Depósito**
**B. Tapón**
**C. A la derecha**
**D. 1/6 de vuelta**

*Cambio de líquido*

El cambio de líquido de frenos debe realizarlo un distribuidor autorizado de Kawasaki.

**Frenos delantero y trasero:**

El desgaste del disco y de las pastillas del disco se compensa automáticamente y no afecta a la acción de la maneta o el pedal de freno. Por tanto, no es necesario ajustar ningún componente de los frenos delantero y trasero.

**⚠ ADVERTENCIA**

**Si la maneta o el pedal de freno está demasiado blandos, puede haber aire en los canales del freno o el freno puede estar defectuoso. Debido a que es peligroso conducir la motocicleta en tales condiciones, un distribuidor autorizado de Kawasaki debe comprobar los frenos inmediatamente.**

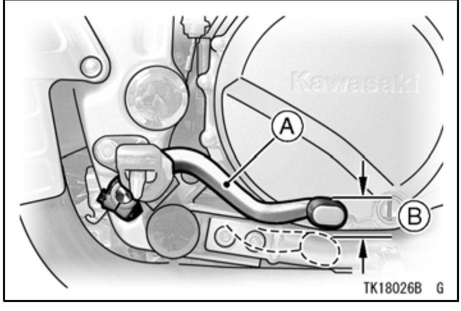
## Conmutadores de la luz de freno

Cuando se acciona el freno delantero o trasero, la luz de freno se enciende. El conmutador de la luz del freno delantero no requiere ningún tipo de reglaje, pero el del freno trasero debe ajustarse según el gráfico de mantenimiento periódico.

*Inspección*

- Coloque el conmutador de encendido en la posición ON.
- La luz de freno debe encenderse cuando se acciona el freno delantero.
- De no ser así, solicite a un distribuidor autorizado de Kawasaki que inspeccione el conmutador de la luz del freno delantero.
- Compruebe el funcionamiento del conmutador de la luz del freno trasero presionando el pedal del freno. La luz de freno debe

encenderse después de presionar unos 10 mm (0,4 pulg.) el pedal del freno.




**A. Pedal del freno**
**B. 10 mm (0,4 pulg.)**

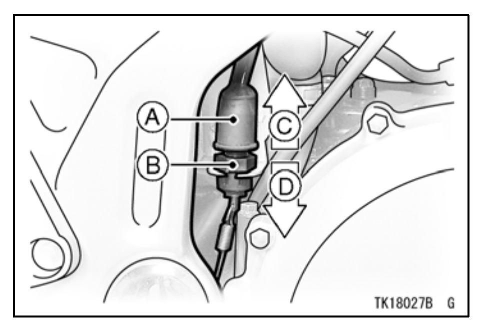
- De no ser así, ajuste el conmutador de la luz del freno trasero.

*Reglaje*

- Para ajustar el conmutador de la luz del freno trasero, mueva el conmutador hacia arriba y hacia abajo girando la tuerca de reglaje.

**PRECAUCIÓN**

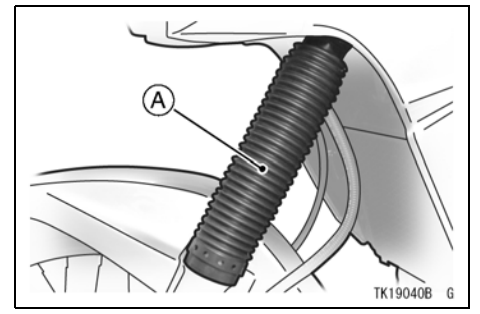
**Para evitar daños en las conexiones eléctricas del conmutador, asegúrese de que éste no se gira durante el reglaje.**




A. Conmutador de la luz del freno trasero
B. Tuerca de reglaje
C. Se enciende antes
D. Se enciende después

## Horquilla delantera

Debe comprobar el funcionamiento de la horquilla delantera y la existencia de fugas de aceite de acuerdo con el gráfico de mantenimiento periódico.

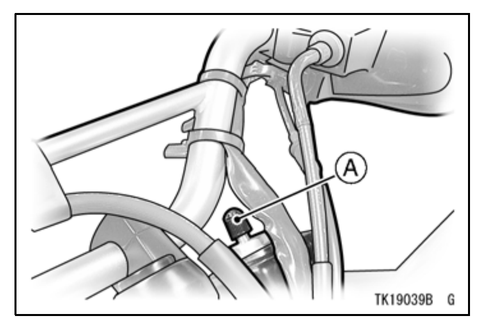



A. Horquilla delantera

La presión de aire estándar en los soportes de la **horquilla delantera es la atmosférica.** La presión de aire de los soportes de la horquilla aumenta conforme se calienta la horquilla, de forma que la acción de la horquilla

será más dura cuanto más se utilice el vehículo.

- Estacione la moto sobre una superficie plana.
- Retire las tapas de las válvulas de aire de la parte superior de los soportes de la horquilla.




**A. Tapón de la válvula de aire**

- Presione los núcleos de las válvulas hacia dentro para liberar presión de aire.

**NOTA**

○ *No se recomienda añadir presión de aire ya que la presión atmosférica ajustada es la más adecuada para todos los tipos de conducción.*

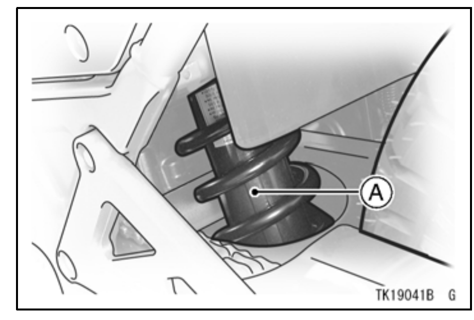
## Amortiguador trasero

Debe comprobar el funcionamiento del amortiguador trasero y la existencia de fugas de aceite de acuerdo con el gráfico de mantenimiento periódico.

*Inspección del amortiguador trasero*

- Empuje varias veces el asiento hacia abajo para comprobar el desplazamiento.
- Inspeccione visualmente el amortiguador trasero para detectar fugas de aceite.

El amortiguador trasero puede ajustarse cambiando la tensión de precarga del muelle para que se adapte a las distintas condiciones de conducción y carga. Si el muelle parece demasiado suelto o demasiado tenso, pida a un distribuidor autorizado de Kawasaki que lo ajuste.




**A. Amortiguador trasero**

## Ruedas

**Neumáticos:**

*Carga útil y presión de los neumáticos*

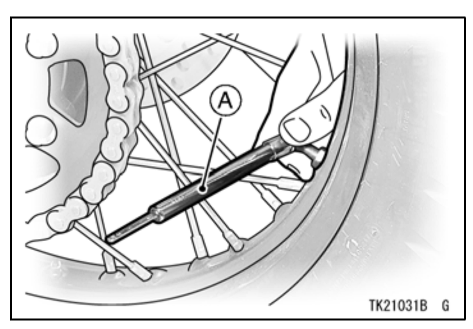
Si no se mantiene la presión adecuada o no se tienen en cuenta los límites de carga útil de los neumáticos, el rendimiento de la motocicleta puede verse afectado y provocar la pérdida del control. La carga adicional máxima recomendada es de 180 kg (397 libras), incluido conductor, pasajero, equipaje y accesorios.

- Extraiga el tapón de la válvula de aire.
- Compruebe la presión del neumático utilizando un dispositivo preciso.
- Asegúrese de instalar firmemente el tapón de la válvula de aire.

**NOTA**

○ *Mida la presión de los neumáticos cuando estén fríos (es decir, cuando la motocicleta no haya recorrido más de un kilómetro y medio (1 milla) durante las tres últimas horas).*

○ *La presión de los neumáticos se ve afectada por los cambios en la temperatura ambiente y la altitud, y es por esta razón por la que se debe comprobar y ajustar su presión cuando la conducción se ve influida por grandes variaciones de temperatura y altitud.*




A. Medidor de presión de los neumáticos

**Presión de aire de los neumáticos (en frío):**

| | | |
|---|---|---|
| Delantero | 150 kPa (1,50 kg/cm², 21 psi) | |
| Trasero | Carga de hasta 180 kg (397 lb) | 225 kPa (2,25 kg/cm², 32 psi) |

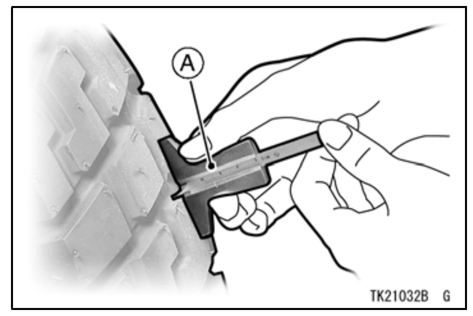
*Desgaste y deterioro de los neumáticos*

A medida que se desgasta el dibujo de los neumáticos, hay más posibilidades de que se pinchen o fallen. Se ha comprobado que el 90% de los fallos en neumáticos se producen durante el último 10% de vida útil del dibujo (90% de desgaste). Por tanto, es un falso ahorro y no resulta seguro utilizar los neumáticos hasta que se deterioren por completo.

- Mida la profundidad del dibujo con un medidor de profundidad según el gráfico de mantenimiento periódico y sustituya cualquier neumático cuya profundidad del dibujo no llegue al mínimo permitido.

**Profundidad mínima del dibujo**

| | |
|---|---|
| Delantero | 2 mm (0,08 pulg.) |
| Trasero | 2 mm (0,08 pulg.) |




**A. Medidor de profundidad de los neumáticos**

- Compruebe que no haya grietas ni cortes en los neumáticos y sustitúyalos en caso de que se encuentren en mal estado. Las protuberancias indican daños internos y requieren la sustitución de los neumáticos.
- Extraiga cualquier piedra u otras partículas incrustadas en el dibujo.

**NOTA**

- *En la mayoría de los países existirá una normativa específica sobre la profundidad mínima exigida para el dibujo de los neumáticos; asegúrese de cumplirla.*
- *Inspeccione el equilibrado de las ruedas cuando se instale un nuevo neumático.*

**⚠ ADVERTENCIA**

**Para garantizar la estabilidad, utilice solamente los neumáticos recomendados, inflados a la presión estándar.**
**Los neumáticos pinchados y recauchutados no tienen la misma resistencia que los neumáticos que no han sufrido daños. En las 24 horas siguientes a la reparación, no supere los 100 km/h (60 mph); no debe superar los 180 km/h (110 mph) en ningún momento con neumáticos recauchutados.**

**Neumático estándar**

| | |
|---|---|
| Delantero | Tamaño:90/90-21 M/C 54S<br>DUNLOP TRAIL MAX<br>Tamaño:90/90-21 54S<br>METZELER ENDURO 3 SAHARA<br>Tamaño:90/90-21 54H<br>BRIDGESTONE TRAIL WING-101<br>MICHELINE T66<br>Tamaño:90/90-21 54T<br>PIRELLI MT50 |
| Trasero | Tamaño:130/80-17 M/C 65S<br>DUNLOP TRAIL MAX G<br>Tamaño:130/80-17 65S<br>METZELER ENDURO 3 SAHARA<br>Tamaño:130/80R17 65H<br>BRIDGESTONE TRAIL WING-152<br>MICHELINE T66X<br>Tamaño:130/80-17 65T<br>PIRELLI MT50 |

**⚠ ADVERTENCIA**

**Utilice neumáticos del mismo fabricante en ambas ruedas.**

**⚠ ADVERTENCIA**

**Unos neumáticos nuevos pueden resultar resbaladizos y originar una pérdida de control y daños graves.**
**Es necesario un período de rodaje de 160 km (100 millas) para estabilizar la tracción normal de los neumáticos. Durante el período de rodaje, evite el uso excesivo y repentino del acelerador y los frenos, así como los giros en ángulo reducido.**

## Batería

La batería instalada en esta motocicleta es del tipo hermético; por tanto, no es necesario comprobar el nivel de electrolito ni agregar agua destilada.

La cinta de sellado no debe extraerse una vez instalado el electrolito especificado en la batería para un uso inicial.

Sin embargo, para aprovechar al máximo la vida de la batería y asegurarse de que proporcionará la potencia necesaria para arrancar la motocicleta, debe mantenerse de forma adecuada la carga de la batería. Cuando se utiliza con regularidad, el sistema de carga de la motocicleta ayuda a que la batería se mantenga completamente cargada. Si utiliza la motocicleta únicamente de forma ocasional o durante períodos cortos de tiempo, es más probable que la batería se descargue.

Debido a su composición interna, las baterías se descargan automáticamente de forma continuada. El índice de descarga depende del tipo de batería y de la temperatura ambiente. A medida que aumenta la temperatura, también lo hace el índice de descarga. Cada 15 °C (27 °F) se duplica el índice.

Los accesorios eléctricos, como los relojes digitales y la memoria del ordenador, también consumen corriente de la batería aunque la llave de contacto esté en posición de apagado. Si estos consumos con la “llave en posición de apagado” se combinan con altas temperaturas, una batería puede pasar de un estado de carga completa a la descarga completa en tan sólo unos días.

| Descarga automática | | |
|---|---|---|
| Temperatura | Número aproximado de días entre 100% cargada y 100% descargada | |
| | Plomo-antimonio | Plomo-cadmio |
| | Batería | Batería |
| 40 °C (104 °F) | 100 días | 300 días |
| 25 °C (77 °F) | 200 días | 600 días |
| 0 °C (32 °F) | 550 días | 950 días |

| Drenaje de corriente | | |
|---|---|---|
| Amperios de descarga | Días entre 100% cargada y 50% descargada | Días entre 100% cargada y 100% descargada |
| 7 mA | 60 días | 119 días |
| 10 mA | 42 días | 83 días |
| 15 mA | 28 días | 56 días |
| 20 mA | 21 días | 42 días |
| 30 mA | 14 días | 28 días |

En temperaturas extremadamente frías, el líquido de una batería cargada de forma inadecuada se puede congelar fácilmente, lo que provocaría que se rompiese el alojamiento y se doblasen las placas. Una batería completamente cargada puede

soportar temperaturas inferiores al nivel de congelación sin sufrir daños.

**Sulfatación de la batería**

Una causa habitual de fallo de la batería es la sulfatación.

Este fenómeno se produce cuando la batería se mantiene en un estado de descarga durante un tiempo prolongado. El sulfato es un subproducto normal de las reacciones químicas que se producen en una batería. Sin embargo, cuando la descarga continua permite que el sulfato cristalice en los vasos, las placas de la batería quedan dañadas de forma permanente y no mantienen la carga. El fallo de la batería debido a la sulfatación no está cubierto por la garantía.

**Mantenimiento de la batería**

Es responsabilidad del propietario conservar la batería totalmente cargada. En caso contrario, puede producirse un fallo de la batería que le dejaría inmovilizado.

Si conduce el vehículo con poca frecuencia, inspeccione el voltaje de la batería cada semana con un voltímetro. Si la tensión cae por debajo de los 12,8 voltios, debe cargar la batería con un cargador adecuado (consulte con su distribuidor de Kawasaki). Si no va a utilizar la motocicleta durante un período superior a dos semanas, debe cargar la batería con un cargador adecuado. No utilice un cargador rápido de tipo automoción, ya que puede sobrecargar la batería y dañarla.

**Los cargadores recomendados por Kawasaki son los siguientes:**

OptiMate III

Cargador automático Yuasa de 1,5 Amp

Battery Mate 150–9

Si no están disponibles los cargadores anteriores, utilice uno equivalente.

Para obtener más información, póngase en contacto con su distribuidor de Kawasaki.

**Carga de la batería**

- Retire la batería de la motocicleta (consulte Extracción de la batería).
- Conecte los cables del cargador y cargue la batería a una velocidad que sea 1/10 de su capacidad. Por ejemplo, la velocidad de carga de una batería de 10 Ah sería de 1 amperio.
- El cargador mantendrá la batería totalmente cargada hasta que esté preparado para volver a instalarla en la motocicleta (consulte Instalación de la batería).

**PRECAUCIÓN**

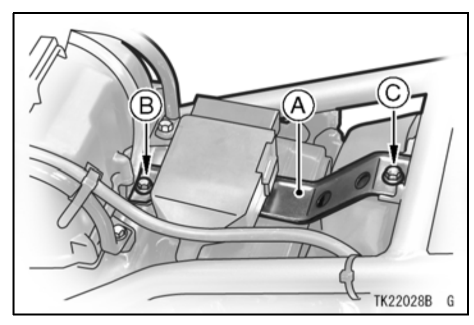
**No extraiga nunca la cinta de sellado, de lo contrario la batería puede resultar dañada.**
**No instale una batería convencional en esta motocicleta, ya que el sistema eléctrico no funcionará correctamente.**

**NOTA**

○ *Si carga la batería hermética, tenga siempre en cuenta las instrucciones que aparecen en la etiqueta de la batería.*

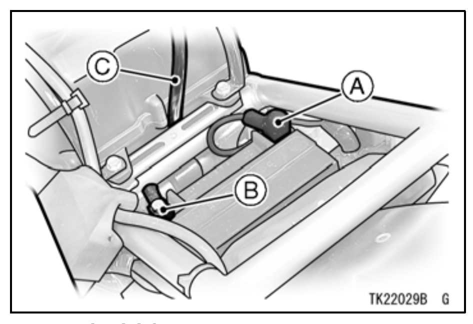
*Extracción de la batería*

- Desmonte las cubiertas laterales izquierda y derecha.
- Retire el asiento.
- Retire el soporte del interruptor del C.I. junto con el soporte.




A. Soporte de sujeción
B. Tornillo
C. Tuerca

Desconecte los cables de la batería, primero del terminal (−) y luego del terminal (+).




A. Terminal (+)
B. Terminal (−)
C. Manguito del respiradero

- Extraiga la batería.
- Limpie la batería con una solución de bicarbonato sódico y agua. Asegúrese de que las conexiones estén limpias.

*Instalación de la batería*

- Coloque la batería en su alojamiento.

- Conecte el cable con tapa al terminal (+) y el cable negro al terminal (−).

**NOTA**

- *Instale la batería en el orden inverso al seguido en el procedimiento de extracción.*

| PRECAUCIÓN |
| --- |
| **La conexión del cable (–) al terminal (+) de la batería o del cable (+) al terminal (–) puede dañar seriamente el sistema eléctrico.** |

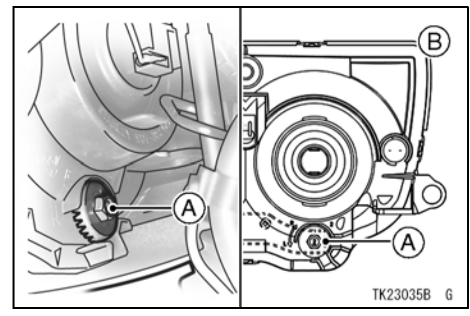
- Ponga una ligera capa de grasa en los terminales para evitar el deterioro.
- Cubra el terminal (+) con la tapa de protección.
- Asegúrese de que coloca el manguito del respiradero en la posición correcta.
- Vuelva a instalar las piezas extraídas.

## Haz del faro delantero

*Reglaje horizontal*

El haz del faro se puede ajustar horizontalmente. Si no se ajusta correctamente, el haz apuntará hacia un lado en lugar de tener una dirección recta.

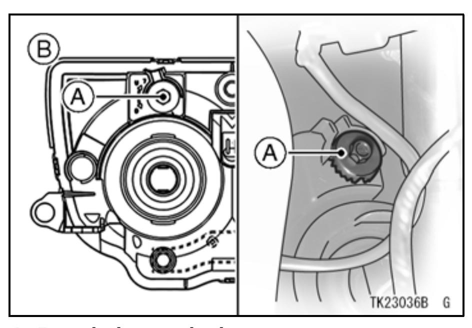
- Gire hacia dentro o hacia fuera el regulador situado detrás del lado derecho del faro hasta que el haz apunte en dirección recta.




A. Regulador horizontal
B. Parte trasera

*Reglaje vertical*

El haz de los faros se puede ajustar verticalmente. Si se ajusta demasiado bajo, ni la luz larga ni la corta iluminará la carretera lo suficiente. Si se ajusta demasiado alto, las luces largas no iluminarán lo que está más cerca y las luces cortas cegarán a los conductores que se aproximen.

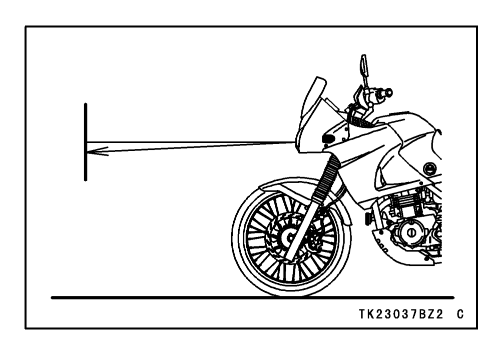



**A. Regulador vertical**
**B. Parte trasera**

- Gire hacia dentro o hacia fuera el regulador situado detrás del lado izquierdo del faro con el destornillador para ajustar verticalmente el faro.

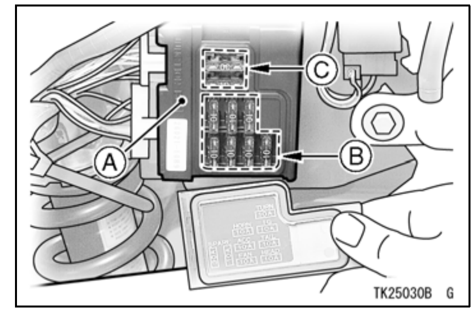
**NOTA**

○ *Con la luz larga, el punto más brillante debe encontrarse ligeramente por debajo de la horizontal de la motocicleta con el conductor sentado. Ajuste el faro delantero con el ángulo adecuado según las normativas locales.*

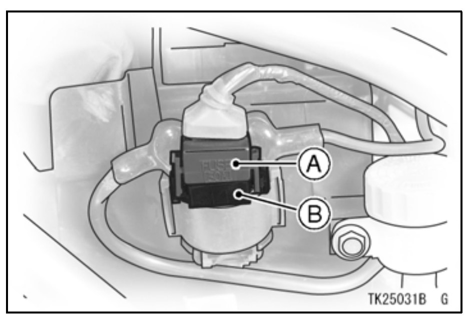


## Fusibles

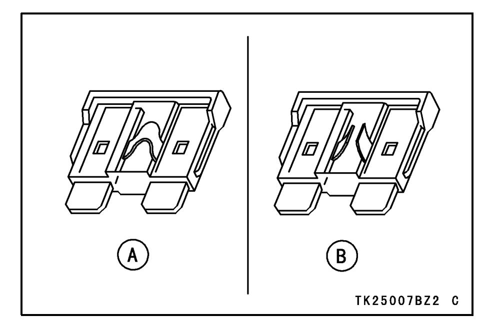
Los fusibles se encuentran en la caja de conexiones situada dentro de la cubierta lateral izquierda. El fusible principal está instalado en el relé del motor de arranque situado dentro de la cubierta lateral derecha. Si un fusible falla cuando se está en marcha, compruebe el sistema eléctrico para determinar la causa y sustitúyalo por uno nuevo con el amperaje adecuado.




A. Caja de conexiones
B. Fusibles
C. Fusibles de repuesto




A. Fusible principal
B. Relé del motor de arranque




A. Normal
B. Defectuoso

**ADVERTENCIA**

**No utilice cualquier sustituto para el fusible estándar.**
**Sustituya el fusible fundido por uno nuevo de la capacidad correcta, tal y como se especifica en la caja de conexiones.**

## Limpieza de la motocicleta

*Precauciones generales*

Un cuidado frecuente y adecuado de la motocicleta Kawasaki mejorará su aspecto, optimizará el rendimiento general y prolongará su vida. Cubrir la motocicleta con una funda transpirable de buena calidad ayudará a proteger su acabado contra los rayos UV dañinos y los agentes contaminantes, y reducirá la cantidad de polvo que puede ensuciar la superficie.

- Asegúrese de que el motor y el tubo de escape están fríos antes del lavado.
- Evite aplicar desengrasante en juntas y retenes, pastillas del freno y neumáticos.
- Utilice siempre cera y limpiadores o abrillantadores no abrasivos.
- Evite productos químicos duros, disolventes, detergentes y productos de limpieza del hogar como limpiacristales con amoníaco.
- La gasolina, el líquido de frenos y el refrigerante dañarán el acabado de superficies pintadas y plásticas; lávelas inmediatamente.
- Evite el uso de cepillos de alambre, estropajos de acero y otros paños o cepillos abrasivos.
- Tenga cuidado al lavar el parabrisas, la cubierta del faro delantero y otras piezas de plástico ya que pueden rayarse fácilmente.
- Evite los sistemas de lavado a presión; el agua puede penetrar en los sellados y en los componentes eléctricos y dañar la motocicleta.
- Evite derramar agua en áreas delicadas como entradas de aire, carburadores, componentes del freno, componentes eléctricos, salidas del silenciador de escape y orificios del depósito de combustible.

*Lavado de la motocicleta*

- Enjuague la moto con agua fría con una manguera para quitar la suciedad que esté suelta.
- Mezcle un detergente neutro (diseñado para motocicletas y automóviles) con agua en un cubo. Utilice un paño o una esponja suave para lavar la motocicleta. Si fuera necesario, utilice un desengrasante suave para eliminar acumulaciones de grasa o de aceite.
- Tras el lavado, aclare la motocicleta completamente con agua limpia para eliminar cualquier residuo (los restos de detergente pueden dañar piezas de la motocicleta).
- Utilice un paño suave para secar la motocicleta. Al secarla, compruebe si hay partes desconchadas o rayadas. No deje que el agua se seque al aire ya que podría dañar las superficies pintadas.
- Arranque el motor y déjelo varios minutos a ralentí. El calor del motor ayudará a secar las áreas húmedas.
- Conduzca la motocicleta con cuidado a una velocidad lenta y utilice los frenos varias veces. Esto ayuda a secar los frenos y recupera el rendimiento normal.
- Lubrique la cadena de transmisión para evitar la oxidación.

**NOTA**

○ *Después de conducir en carreteras con sal o cercanas al mar, lave inmediatamente la motocicleta con agua fría. No utilice agua caliente, ya que acelera la reacción química de la sal. Después del secado, aplique un aerosol anticorrosivo en todas las superficies metálicas y cromadas para evitar la corrosión.*

*Superficies pintadas*

Después de lavar la motocicleta, aplique a las superficies pintadas, tanto metálicas como plásticas, una cera para motocicletas o automóviles de las que pueden adquirirse en comercios especializados. La cera debe aplicarse una vez cada tres meses o según lo requieran las condiciones. Evite las superficies con acabados “satinados” o “sin brillo”. Utilice siempre productos no abrasivos y aplíquelos de acuerdo con las instrucciones del recipiente.

*Parabrisas y otras piezas de plástico*

Tras el lavado utilice un paño suave para secar las piezas de plástico. Una vez secas, aplique un producto limpiador o abrillantador aprobado a los parabrisas, faros y otras piezas de plástico sin pintar.

**PRECAUCIÓN**

**Las piezas de plástico pueden deteriorarse y romperse si entran en contacto con sustancias químicas o productos de limpieza del hogar como gasolina, líquido de frenos, limpiacristales, agentes bloqueadores de roscas u otros productos químicos fuertes. Si una pieza de plástico entra en contacto con una sustancia química dura, lávela inmediatamente con agua y un detergente neutro suave y compruebe si se han producido daños. Evite el uso de estropajos o cepillos abrasivos para limpiar las piezas de plástico ya que dañarán el acabado de la pieza.**

*Cromo y aluminio*

Las piezas de cromo y aluminio sin revestimiento pueden tratarse con un abrillantador de cromo o aluminio. El aluminio con revestimiento debe lavarse con un detergente neutro suave y es necesario utilizar un abrillantador en aerosol para el acabado. Las llantas de aluminio, tanto pintadas como sin pintar, pueden limpiarse con limpiadores especiales para llantas sin ácido en aerosol.

*Cuero, vinilo y goma*

Si la motocicleta tiene accesorios de cuero, debe tener especial cuidado. Utilice un tratamiento o limpiador de cuero para limpiar y cuidar los accesorios de cuero. Lavar las piezas de cuero con detergente y agua las dañará y reducirá su duración.

Las piezas de vinilo deben lavarse con el resto de la motocicleta y se les debe aplicar posteriormente un tratamiento para vinilo.

Los laterales de los neumáticos y el resto de los componentes de goma deben tratarse con un protector para goma para prolongar su duración.

**⚠ ADVERTENCIA**

**Debe tener especial cuidado para no aplicar protector para goma al dibujo de la superficie de rodamiento. Esto puede reducir la capacidad de contacto del neumático con la superficie de la carretera, lo que supondría la pérdida de control del piloto.**

# ALMACENAMIENTO

**Preparación para el almacenamiento:**

- Limpie el vehículo completamente.
- Arranque el motor durante cinco minutos para calentar el aceite, apáguelo y extraiga el aceite del motor.

**⚠ ADVERTENCIA**

**El aceite del motor es una sustancia tóxica. Deshágase del aceite utilizado de la forma más adecuada. Póngase en contacto con las autoridades locales para obtener información sobre los métodos autorizados de eliminación de residuos o el posible reciclaje.**

- Ponga aceite de motor nuevo.
- Vacíe el depósito de combustible y los carburadores aflojando el tornillo de drenaje en cada flotador. (Si el combustible se queda dentro durante un período de tiempo prolongado, podría obturar el carburador.)

**⚠ ADVERTENCIA**

**La gasolina es extremadamente inflamable y puede ocasionar explosiones en determinadas condiciones. Coloque la llave de contacto en la posición OFF. No fume. Asegúrese de que el área esté bien ventilada y de que no existe riesgo alguno de que se produzcan llamas o chispas; esto incluye cualquier dispositivo con piloto de encendido.**
**La gasolina es una sustancia tóxica. Deshágase de ella de la forma adecuada. Póngase en contacto con las autoridades locales para obtener información sobre los métodos autorizados de eliminación de residuos.**

- Extraiga el depósito de combustible vacío, vierta unos 250 ml (1/2 pinta) de aceite en el depósito, gírelo para que se aplique bien por las superficies interiores y retire el aceite sobrante.
- Retire las bujías y aplique aceite pulverizado directamente en cada cilindro. Pulse el botón de arranque durante unos segundos para cubrir las paredes del cilindro. Monte las bujías de encendido.

**⚠ ADVERTENCIA**

**No se apoye en el motor al realizar este procedimiento. Una mezcla de aire/aceite puede salir de forma enérgica de los orificios de la bujía y saltar a los ojos. Si llega a los ojos, lávelos inmediatamente con grandes cantidades de agua limpia y fresca. Vaya a un médico lo antes posible.**

- Reduzca la presión de los neumáticos un 20%.
- Deje la motocicleta sobre una caja o soporte de forma que las ruedas no estén apoyadas en el suelo. (Si esto no es posible, coloque cartones debajo de cada rueda para evitar la humedad en la goma de los neumáticos.)
- Aplique aceite a todas las superficies metálicas sin pintar para evitar que se oxiden. Evite aplicar aceite a las piezas de goma o los frenos.
- Lubrique la cadena de transmisión y todos los cables.
- Extraiga la batería y guárdela donde no esté expuesta a la luz directa, humedad o temperaturas bajo cero. Durante el tiempo de almacenamiento debe realizar una carga lenta (un amperio o menos) una vez al mes. Mantenga la batería bien cargada especialmente durante la estación fría.
- Ate una bolsa de plástico al tubo de escape para evitar que entre humedad.
- Cubra la motocicleta con una funda de protección para evitar que acumule polvo y suciedad.

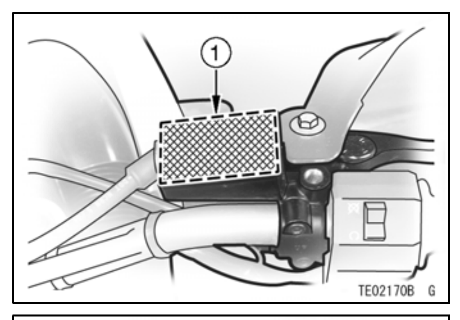
**Preparación tras el almacenamiento:**

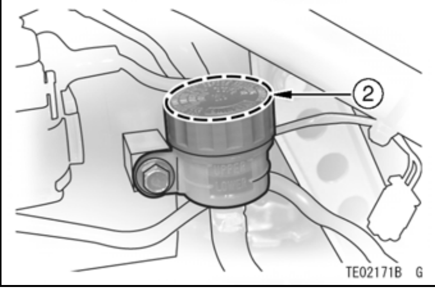
- Retire la bolsa de plástico del tubo de escape.
- Instale la batería en la motocicleta y cárguela si es necesario.
- Asegúrese de que las bujías de encendido están apretadas.
- Rellene el depósito de combustible.
- Compruebe todos los puntos que se indican en la sección Comprobaciones diarias de seguridad.
- Lubrique las palancas, tornillos y tuercas.

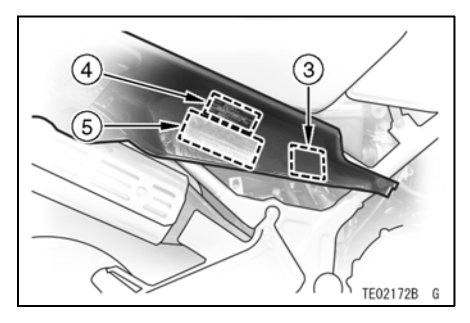
# PROTECCIÓN MEDIOAMBIENTAL

Para proteger nuestro entorno, deshágase de forma adecuada de las baterías usadas, neumáticos, aceite del motor u otros componentes del vehículo. Consulte con un distribuidor autorizado de Kawasaki o una agencia medioambiental local para obtener información sobre los métodos de eliminación de residuos.

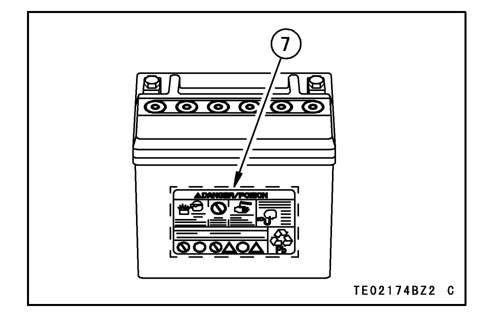
# UBICACIÓN DE ETIQUETAS




1. **Líquido de frenos (delanteros)**
2. **Líquido de frenos (traseros)**
3. **Comprobaciones diarias de seguridad**
4. **Aceite de motor y filtro**
5. **Portaequipajes trasero/Advertencia**




6. Información importante sobre la cadena de transmisión
7. Advertencia sobre la batería

**(1)**

UTILIZAR ÚNICAMENTE LÍQUIDO
DE FRENOS DOT4 DE UN
RECIPIENTE PRECINTADO.
LIMPIAR EL TAPÓN DE LLENADO
ANTES DE RETIRARLO.

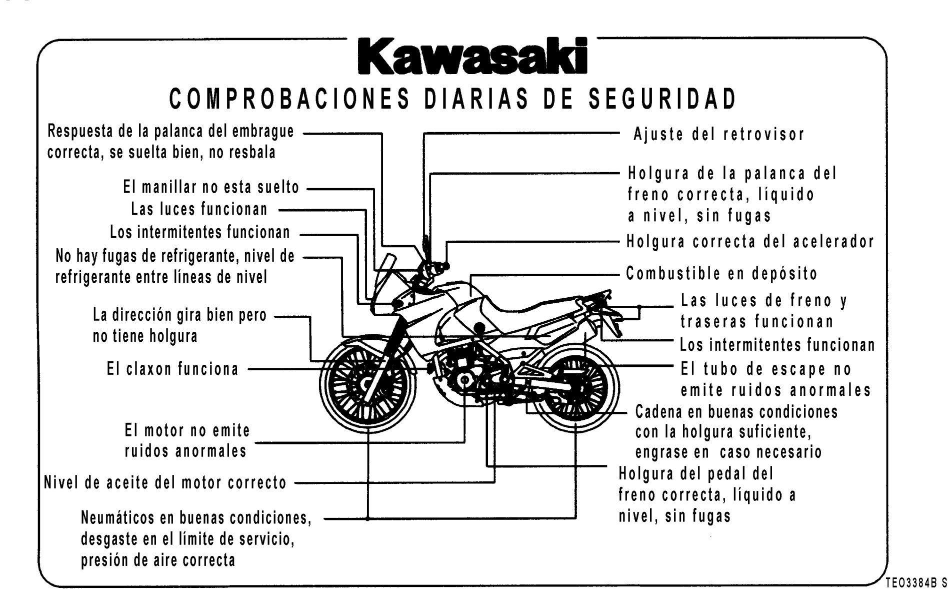
**--- ADVERTENCIA ---**

TE03104BN9 C

**(2)**



(3)


Kawasaki
COMPROBACIONES DIARIAS DE SEGURIDAD
Respuesta de la palanca del embrague correcta, se suelta bien, no resbala
El manillar no esta suelto
Las luces funcionan
Los intermitentes funcionan
No hay fugas de refrigerante, nivel de refrigerante entre líneas de nivel
La dirección gira bien pero no tiene holgura
El claxon funciona
El motor no emite ruidos anormales
Nivel de aceite del motor correcto
Neumáticos en buenas condiciones, desgaste en el límite de servicio, presión de aire correcta
Ajuste del retrovisor
Holgura de la palanca del freno correcta, líquido a nivel, sin fugas
Holgura correcta del acelerador
Combustible en depósito
Las luces de freno y traseras funcionan
Los intermitentes funcionan
El tubo de escape no emite ruidos anormales
Cadena en buenas condiciones con la holgura suficiente, engrase en caso necesario
Holgura del pedal del freno correcta, líquido a nivel, sin fugas
TEO3384B S

(4)

ACEITE DEL MOTOR Y FILTRO DE ACEITE

Cambio de aceite del motor -- cuando no se quita el filtro: 2,8 litros (3,0 cuartos de galón americano)
cuando se quita el filtro: 3,0 litros (3,2 cuartos de galón americano)
Tipo de aceite del motor: API SE, SF o SG
API SH o SJ con JASO MA
SAE 10W-40
Consulte el Manual del propietario para obtener información sobre el filtro y el aceite del motor, y los intervalos de cambio.

TEO3342BN8 C

(5)

ADVERTENCIA

| Capacidad máxima de carga del portaequipajes trasero | 10kg (22lbs.) |
|---|---|

1. Nunca sobrepase el límite de carga en el portaequipaje trasero de 10 kg (22 lb). Se ha diseñado para elementos ligeros y la sobrecarga puede afectar a la conducción debido al cambio en la distribución del peso y de las fuerzas aerodinámicas.
2. No sobrepase la velocidad de 130 km/h (80 mph) al transportar carga de más de 5 kg (11 lb) en el portaequipaje.
3. No sobrepase el límite de carga total del vehículo que se indica en el manual del propietario y en la etiqueta de información de los neumáticos.
4. La sobrecarga y el no ajustar la velocidad para compensar la sobrecarga pueden provocar la pérdida de control y un accidente. La velocidad también se debe regular para adaptarla a las diversas condiciones climatológicas y de la carretera.

TEO3343BN9 C

**(6)**

**INFORMACIÓN IMPORTANTE SOBRE LA CADENA DE TRANSMISIÓN**

Para evitar un accidente o daños en la motocicleta, la cadena de transmisión debe mantenerse de forma adecuada. Debe lubricarse cada 600 km (400 mi) y ajustarse con la frecuencia necesaria para mantener la holgura de la cadena en unos 35~45 mm (1,4~1,8 pulg.) medidos entre los piñones de la cadena inferior con la motocicleta sobre el soporte central. La cadena estándar es DAIDO DID520VL2 con una vida estimada de 15.000~45.000 km (9.400~28.000 mi), dependiendo de la severidad del uso, la frecuencia de la lubricación y el ajuste. Por seguridad, sustituya la cadena únicamente por una cadena estándar cuando sufra un desgaste de más de 323 mm (12,7 pulg.), medidos sobre una parte tensada de 20 eslabones a los que se ha aplicado una tensión de 98 N (10 kgf, 20 lbf). Consulte el manual del propietario para obtener información sobre la cadena.

TEO3352BN8 C

**(7)**

PELIGRO / TÓXICO

PROTEJA LOS OJOS
GASES EXPLOSIVOS
PUEDEN PROVOCAR
CEGUERA O LESIONES

NO
- CHISPAS
- LLAMAS
- HUMO

ÁCIDO SULFÚRICO
PUEDE PROVOCAR
CEGUERA O
QUEMADURAS GRAVES

LAVE
INMEDIATAMENTE
LOS OJOS
CON AGUA

CONSULTE
RÁPIDAMENTE
A UN MÉDICO

MANTENER ALEJADO
DE LOS NIÑOS

RECICLABLE

Pb

TE03115B S

# INFORMACIÓN ADICIONAL

## Sistema de aire limpio de Kawasaki

El sistema de aire limpio de Kawasaki (Kawasaki Clean Air, KCA) es un sistema secundario de absorción de aire que ayuda a quemar los gases de escape completamente. Cuando la carga de combustible utilizado se libera al sistema de escape, todavía está lo suficientemente caliente como para arder. El sistema KCA permite que entre más aire en el sistema de escape para que la carga de combustible utilizado pueda seguir ardiendo. Este proceso tiende a quemar gran parte de los gases no quemados normalmente, además de transformar una parte importante de monóxido de carbono nocivo en dióxido de carbono no tóxico.

**Válvulas de aspiración de aire:**

La válvula de aspiración de aire es simplemente una válvula de retención que permite que el aire fresco fluya únicamente del limpiador de aire al sistema de escape. La válvula de aspiración de aire no permite que el aire fluya en sentido inverso. Revise las válvulas de aspiración de aire de acuerdo con el gráfico de mantenimiento periódico. Asimismo, debe comprobar las válvulas de aspiración de aire cuando no pueda obtener un ralentí estable, cuando la potencia del motor se reduzca significativamente o en caso de que el motor emita ruidos anormales.

La extracción e inspección de las válvulas de aspiración de aire debe realizarlas un distribuidor autorizado de Kawasaki.

# KLE500B6F

99972-1088




KAWASAKI HEAVY INDUSTRIES, LTD.
Consumer Products & Machinery Company

Part No 99972-1088

ES